

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO NORTE (UFRN)
CENTRO DE CIÊNCIAS EXATAS E DA TERRA (CCET)
DEPARTAMENTO DE DEMOGRAFIA E CIÊNCIAS ATUARIAIS (DDCA)
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DEMOGRAFIA (PPGDEM)

JOÃO GOMES DA SILVA

**CARACTERÍSTICAS DA MOBILIDADE INTER E INTRAMUNICIPAL POR
MOTIVO DE TRABALHO: EVIDÊNCIAS PARA O BRASIL**

NATAL - RN
2019

JOÃO GOMES DA SILVA

**CARACTERÍSTICAS DA MOBILIDADE INTER E INTRAMUNICIPAL POR
MOTIVO DE TRABALHO: EVIDÊNCIAS PARA O BRASIL**

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Demografia (PPGDEM) no Centro de Ciências Exatas e da Terra (CCET) da Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN), como parte dos requisitos para obtenção do título de Mestre em Demografia.

Orientadora: Prof.^a Dr.^a Silvana Nunes de Queiroz

Coorientador: Prof. Dr. Ricardo Ojima

**NATAL - RN
2019**

Universidade Federal do Rio Grande do Norte - UFRN
Sistema de Bibliotecas - SISBI
Catalogação de Publicação na Fonte. UFRN - Biblioteca Central Zila Mamede

Silva, João Gomes da.

Características da mobilidade inter e intramunicipal por motivo de trabalho: evidências para o Brasil / João Gomes da Silva. - 2019.

93f.

Dissertação (mestrado) - Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Centro de Ciências Exatas e da Terra, Programa de Pós-Graduação em Demografia. Natal, RN, 2019.

Orientadora: Dra. Silvana Nunes de Queiroz.

Coorientador: Dr. Ricardo Ojima.

1. Mobilidade Intermunicipal - Dissertação. 2. Mobilidade Intramunicipal - Dissertação. 3. Características - Dissertação. 4. Trabalho - Dissertação. 5. Brasil - Dissertação. I. Queiroz, Silvana Nunes de. II. Ojima, Ricardo. III. Título.

RN/UF/BCZM

CDU 314.114(043.3)

*Dedico aos meus pais Aparecida e Cícero,
por oferecerem total apoio e motivação
para continuar seguindo no caminho do
conhecimento.*

AGRADECIMENTOS

A Deus, por me possibilitar concluir mais uma etapa nessa caminhada.

Aos meus pais (Aparecida e Cícero) e irmãos (José Gomes e Maria Gomes), por sempre me darem suporte em todo momento, confiantes da conquista ao final da caminhada e, também, tendo a certeza de que essa dissertação é a retribuição de toda crença depositada nas minhas ações.

A Prof.(a) Dr^a. Silvana Nunes de Queiroz pelo privilégio de continuar a tê-la como orientadora desde a Iniciação Científica. É uma satisfação chegar aqui e olhar para tudo o que conquistei com os seus ensinamentos. Mais uma vez sou grato por todas as contribuições dedicadas a concretização deste trabalho.

Estendo esse reconhecimento e admiração ao Prof. Dr. Ricardo Ojima, pelo profissional que és, bem como, pela sua orientação durante as etapas desse processo e confiança depositada em minha capacidade de concluir essa pesquisa. Foram ensinamentos que agregaram de forma singular para que os meus objetivos fossem realizados. Portanto, meu muito obrigado por toda paciência.

A todos os professores do PPGDEM, agradeço pelo aprendizado e conhecimento compartilhado, os quais me propiciaram uma excelente formação tanto profissional quanto pessoal. E aos técnicos, que auxiliaram em tudo que foi preciso.

Ao Professor Ednelson Mariano Dota, pelos apontamentos e sugestões no material da qualificação, que foram essenciais para o aperfeiçoamento da pesquisa.

Aos professores Jarvis Campos e Eduardo Marandola, pelas contribuições apontadas no trabalho final as quais foram pertinentes para seguir com novas ideias, ainda não exploradas.

Aos meus companheiros da coorte 2017 pelos momentos de ansiedades, alegria, tristeza e união. Foram dois anos de muitas experiências com cada um da turma. É preciso agradecer, também, àqueles que estiveram mais ligados durante todo o processo: Walter, considerado um ‘pai’, Albéria e Rafael pelo apoio em todas as horas, sendo nas digressões ou não. Também agradeço e estendo meu carinho aos demais integrantes dessa coorte: Adriel, Juliana, Kaline. Leandro, Ruana, Vanessa e Valdeniz.

Agradeço aos amigos demógrafos da coorte anterior, Raissa e Isac, migrantes, da mesma origem (Cariri-CE) e formação (Economistas) que a minha. E Thiago, por serem

atenciosos e prestativos ao me oferecerem total apoio, enquanto residi na cidade de Natal, partilhando aprendizados que serviram para minha formação.

Por fim, deixo meu agradecimento ao apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), por ter concedido financiamento para que a presente pesquisa fosse concluída.

*“A tarefa não é tanto ver aquilo que ninguém viu, mas pensar o que ninguém
ainda pensou sobre aquilo que todo mundo vê” (Arthur Schopenhauer).*

RESUMO

A mobilidade cotidiana motivada por trabalho é um tipo de deslocamento populacional crescente no mundo e no Brasil. Ademais, essa mobilidade aponta para tendências no que diz respeito à concentração geográfica e mudança no perfil dos inseridos nesses deslocamentos ao longo dos anos. Contudo, as pesquisas no Brasil têm focado mais nos fluxos em áreas metropolitanas do que nas características dos indivíduos que se deslocam cotidianamente por trabalho para fora ou dentro dos territórios municipais. Na busca de compreender as diferenças e semelhanças nos atributos da população envolvida nessa mobilidade, esta dissertação tem como objetivo analisar as características pessoais (demográfica, ocupacional e de rendimento) dos indivíduos que praticam a mobilidade intramunicipal e, notadamente, a intermunicipal, motivada por trabalho, no Brasil, em 2000 e 2010. Para tanto, os microdados dos Censos Demográficos 2000 e 2010 são as principais fontes de informações. O modelo estatístico adotado (regressão logística binária) mostra que o trabalhador intermunicipal, predominante, no ano 2000, são homens com faixa etária de 15 a 24 anos, têm a mesma chance de ser pretos ou pardos, com ensino fundamental completo ou médio incompleto, solteiro, residente em meio urbano da região Sudeste, sobretudo em área metropolitana, empregado com carteira assinada no setor de serviços, e ganha entre 2 e 5 salários mínimos. Por outro lado, os atributos evidenciados para o ano de 2010 mostram algumas mudanças, sendo que os homens continuam maioria, o grupo etário passa a predominar entre 25 a 39 anos, com maior tendência de serem pretos, possuem maior escolarização (nível superior), solteiros, residem na zona urbana da região Nordeste, ao invés do Sudeste, especificamente em áreas não metropolitanas, ocupados com carteira assinada, empregados no setor de serviços, e recebem entre 5 a 10 salários mínimos. Portanto, ao longo dos dois momentos analisados, a característica da população que pratica o deslocamento intermunicipal mudou no que diz respeito à idade, nível de instrução, local onde se pratica a mobilidade/fluxo e o rendimento. Com isso, as evidências encontradas para o Brasil estão em consonância com a literatura internacional, sobretudo, no que se refere ao sexo, nível de instrução, ocupação e os rendimentos. Ademais, os achados dessa dissertação revelam que a mobilidade intermunicipal tem se reconfigurado onde os fluxos apontam expressivo aumento, com destaque para o deslocamento em áreas não metropolitanas, além de mudanças nas características pessoais, daqueles que trabalham em um município diferente do que reside.

Palavras-chave: Mobilidade intermunicipal, Mobilidade intramunicipal, Características, Trabalho, Brasil.

ABSTRACT

Labor-motivated everyday mobility is a growing type of population displacement in the world and in Brazil. In addition, this mobility points to trends in terms of geographic concentration and change in the profile of those included in these movements over the years. However, research in Brazil has focused on flows in metropolitan areas than on the characteristics of individuals who move daily because of work, to the outside or within municipal territories. In order to understand the differences and similarities in the attributes of the population involved in this mobility, this work aims to analyze the personal characteristics (demographic, occupational and income) of individuals who practice intramunicipal mobility and, especially, intermunicipal mobility motivated by work, in Brazil, in 2000 and 2010. To that end, the microdata of the Demographic Censuses of 2000 and 2010 are the main sources of information. The statistical model adopted (binary logistic regression) shows that the predominant intermunicipal worker, in the year 2000, are men, aged 15 to 24, who have the same chance of being black or brown, with complete or incomplete elementary school, single, living in the urban area of the Southeast region, especially in the metropolitan area, employed with a formal contract, in the service sector, and earns between 2 and 5 minimum wages. On the other hand, the evidenced attributes for the year 2010 show some changes, with men still in majority, the age group predominates between 25 and 39 years, with a tendency to be black, they are more schooled (higher education), singles, they reside in the urban area of the Northeast rather than the Southeast, specifically in non-metropolitan areas, occupied with a formal contract, employed in the services sector, and they earn between 5 and 10 minimum wages. Thus, through both moments, the characteristic of the population that practices the inter-municipal displacement has changed with respect to age, level of education, place where the mobility or flow is practiced and income. Herewith, the evidence found for Brazil is in line with international literature, especially regarding to gender, education level, occupation and income. In addition, the findings of this work reveal that intermunicipal mobility has been reconfigured, where flows show a significant increase, with emphasis on the displacement in non-metropolitan areas, as well as changes in personal characteristics of those work in a different municipality from that of residence.

Keywords: Intermunicipal mobility, Intramunicipal mobility, Characteristics, Work, Brazil.

LISTA DE SIGLAS

CBO – Classificação Brasileira de Ocupação

CIUO – Classificação Internacional Uniforme de Ocupações

CRAJUBAR – Crato; Juazeiro do Norte; Barbalha

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.

MLG – Modelos Lineares Generalizados.

OIT – Organização Internacional do Trabalho

PAC – Programa de Aceleração do Crescimento

PETI – Programa de Erradicação do Trabalho Infantil

PIA – População em Idade Ativa

PBF – Programa Bolsa Família

PRONATEC – Programa Nacional de Acesso ao Ensino Técnico e Emprego

RMC – Região Metropolitana do Cariri

RMR – Região Metropolitana de Recife

RMSP – Região Metropolitana de São Paulo.

LISTA DE QUADROS

Quadro 1. Trabalhadores envolvidos na mobilidade inter e intramunicipal, segundo as variáveis dos Censos Demográficos – 2000 e 2010	31
Quadro 2. Variáveis selecionadas nos Censos Demográficos - 2000 e 2010 (sexo, idade e nível de instrução)	35
Quadro 3. Variáveis selecionadas nos Censos Demográficos - 2000 e 2010 (raça/cor, estado civil, número de filhos e pessoas no domicílio)	36
Quadro 4. Variáveis selecionadas nos Censos Demográficos 2000 e 2010	37
Quadro 5. Variáveis selecionadas nos Censos Demográficos - 2000 e 2010 (condição de ocupação)	38
Quadro 6. Variável selecionada nos Censos Demográficos – 2000 e 2010 (posição na ocupação)	40
Quadro 7. Classificação das ocupações e dos setores de atividade econômica, variáveis selecionadas nos Censos Demográficos – 2000 e 2010 (Setor de Atividade)	41
Quadro 8. Variável selecionada nos Censos Demográficos – 2000 e 2010 (rendimento)	41

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Mapa do fluxo em espaços metropolitano e não metropolitano.....	23
Figura 2. Esquema de como estimou-se a mobilidade inter e intramunicipal por motivo de trabalho no Censo Demográfico 2000.....	32
Figura 3. Esquema de como estimou-se a mobilidade inter e intramunicipal por motivo de trabalho no Censo Demográfico 2010.....	33

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1. Participação relativa dos trabalhadores intermunicipais e intramunicipais por sexo, segundo o local de trabalho - Brasil – 2000/2010.....	49
Gráfico 2. Participação relativa dos trabalhadores intermunicipais e intramunicipais por faixa etária, segundo local de trabalho - Brasil – 2000/2010.....	51
Gráfico 3. Participação relativa dos trabalhadores intermunicipais e intramunicipais por raça/cor, segundo local de trabalho - Brasil – 2000/2010.....	52
Gráfico 4. Participação relativa dos trabalhadores intermunicipais e intramunicipais por nível de instrução, segundo local de trabalho - Brasil – 2000/2010	53
Gráfico 5. Participação relativa dos trabalhadores intermunicipais e intramunicipais por situação conjugal, segundo local de trabalho - Brasil – 2000/2010.....	55
Gráfico 6. Participação relativa dos trabalhadores intermunicipais e intramunicipais por número de filhos, segundo o local de trabalho - Brasil – 2000/2010.....	56
Gráfico 7. Participação relativa dos trabalhadores intermunicipais e intramunicipais por situação do domicílio, segundo local de trabalho no Brasil – 2000/2010.....	58

LISTA DE TABELAS

Tabela 1. Volume da mobilidade intermunicipal e intramunicipal por motivo de trabalho - Brasil – 2000 e 2010.....	46
Tabela 2 Participação relativa de trabalhadores na ocupação principal, praticantes da mobilidade inter e intramunicipal, segundo a posição na ocupação – 2000 e 2010	60
Tabela 3 Participação relativa de trabalhadores na ocupação principal, que realizam a mobilidade inter e intramunicipal, segundo o setor de atividade econômica – 2000 e 2010...	63
Tabela 4. Participação de trabalhadores que realizam a mobilidade inter e intramunicipal, segundo o rendimento em salário mínimo – 2000 e 2010.....	67
Tabela 5. Estimativa da razão de chance dos trabalhadores que realizam a mobilidade intermunicipal no Brasil, segundo as características demográficas– 2000 e 2010	70
Tabela 5 (continuação) Estimativa da razão de chance dos trabalhadores que realizam a mobilidade intermunicipal no Brasil, segundo características ocupacionais e de rendimento – 2000 e 2010	75

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	16
1. TENDÊNCIAS E CARACTERÍSTICAS DA MOBILIDADE INTERMUNICIPAL. 19	
1.1 REVISANDO ESTUDOS INTERNACIONAIS	19
1.2 REVISANDO ESTUDOS NACIONAIS	24
2. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS	29
2.1 DEFINIÇÃO DE MOBILIDADE INTERMUNICIPAL E INTRAMUNICIPAL COMO CATEGORIAS DE ANÁLISE	29
2.2 COMPARAÇÃO ENTRE OS CENSOS DEMOGRÁFICOS 2000 E 2010.....	30
2.2.1 Relação das Variáveis Sobre Mobilidade Intermunicipal.....	30
2.2.2 Descrição das Variáveis Sobre o Perfil Demográfico.....	34
2.2.3 Descrição das Variáveis Referentes aos Atributos Ocupacionais e de Rendimento	38
2.3 APRESENTAÇÃO DO MODELO	42
3. CARACTERÍSTICAS DA MOBILIDADE INTERMUNICIPAL E INTRAMUNICIPAL POR MOTIVO DE TRABALHO NO BRASIL.....	45
3.1 ATRIBUTOS DEMOGRÁFICOS	45
3.2 ATRIBUTOS OCUPACIONAIS E DE RENDA	59
3.3 ANÁLISE DO MODELO	68
CONSIDERAÇÕES FINAIS	78
REFERÊNCIAS	81
ANEXOS	91

INTRODUÇÃO

No Brasil os fluxos relacionados à mobilidade intermunicipal têm sido estudados com maior frequência, todavia, ainda merece ser analisados do ponto de vista pessoal, no que diz respeito às características dos indivíduos que realizam esse movimento. A princípio, é importante salientar que esse tipo de mobilidade é caracterizado por deslocamentos regulares e cotidianos, entre limites políticos administrativos, tendo como influência as atividades de trabalho e/ou estudo (ARANHA, 2005).

Nesse sentido, entender o cenário dos deslocamentos cotidianos no território brasileiro se torna cada vez mais necessário, dado que grande parte das pesquisas sobre mobilidade intermunicipal se limitam ao estudo dos fluxos, sobretudo em áreas metropolitanas e, com isso, o perfil das pessoas que praticam esses deslocamentos, bem como em diferentes escalas, não tem sido aprofundado. Portanto, surge a necessidade de contribuir com um estudo que analise as características pessoais (demográfica, ocupacional e de rendimento) dos indivíduos que praticam a mobilidade intramunicipal e, notadamente, intermunicipal, motivada por trabalho, no Brasil, em 2000 e 2010. Ademais, como objetivos específicos pretendem-se investigar: i) a mobilidade intermunicipal e intramunicipal por motivo de trabalho e sua respectiva participação relativa no Brasil; ii) comparar as características pessoais (demográfica, ocupacional e rendimento) do trabalhador que realiza a mobilidade intermunicipal e intramunicipal, iii) e por último analisar a influência dos atributos demográficos, ocupacional e rendimento sobre a chance do indivíduo praticar a mobilidade cotidiana por trabalho para um município diferente (intermunicipal).

É preciso frisar, que a mobilidade intramunicipal não é o principal objetivo da pesquisa, entretanto será tratado como enfoque secundário, pois pouco se discute sobre os trabalhadores empregados no município que residem. E por sua vez, é importante ressaltar que a mobilidade intramunicipal, se refere àqueles trabalhadores que estão inseridos no mercado de trabalho local. Ademais, é um fenômeno que pode ir além das condições captadas pela pesquisa do Censo Demográfico, focada exclusivamente no motivo trabalho e estudo. Mas para o alcance dos objetivos propostos nesta dissertação, o censo é mais viável por oferecer uma amostra mais robusta. Sendo assim, usam-se como principal fonte de informações os microdados das amostras dos Censos Demográficos 2000 e 2010, realizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Com isso, denomina-se ‘mobilidade intermunicipal’ os indivíduos que

trabalham em um município diferente do que reside, e ‘mobilidade intramunicipal’ os indivíduos que trabalham no mesmo município que reside.

Conforme Silva (2012), as mudanças nos tipos de deslocamentos populacionais observadas nos diferentes espaços do Brasil têm sido mais frequentes. Assim, é importante saber o que influencia a mobilidade das pessoas, sobretudo a mobilidade intermunicipal. Ademais, de acordo com alguns apontamentos da literatura é possível que tais fluxos ocasionem reconfigurações nos territórios metropolitanos, através de diferentes condicionantes que propiciam esse tipo de deslocamento, com distinção inclusive de grupos sociais e valorização do solo dessas áreas que em alguns casos, convivem com moradias populares e condomínios de luxo. (CUNHA, 1994; CINTRA; et, al., 2009; MAGALHÃES; D’ÁVILA, 1996).

Vale ainda ressaltar, que embora as áreas metropolitanas sejam os principais cenários da mobilidade intermunicipal (BOGUS; RIBEIRO, 2010; JARDIM, 2001; OLIVEIRA; TAVARES, 2015; PESSINI, 2007; PEREIRA; HERRERO, 2009), as discussões no que diz respeito às características/perfil de quem pratica esse fluxo por motivo de trabalho, em espacialidades diferentes do metropolitano são incipientes na literatura brasileira, apontando sobre a importância desse estudo.

No que se refere à mobilidade intermunicipal, é importante ressaltar que a mesma tem sido estudada para locais mais desenvolvidos, com um sistema de transporte mais integrado e maiores oportunidades de trabalho, que atraem diariamente significativos fluxos de pessoas para o seu território (ÂNTICO, 2004; MARANDOLA JR; HOGAN, 2008; MENEZES, 2012). Em tal contexto, seria viável sustentar a hipótese de que esses fluxos cotidianos/temporários são típicos somente de aglomerados metropolitanos? Isto porque, a partir de 2003, com a relativa desconcentração da atividade econômica do eixo Sul-Sudeste para as demais regiões do país, aumento do emprego formal, política de valorização do salário mínimo, interiorização do ensino superior e técnico, programas de transferência de renda e investimentos em infraestrutura (QUEIROZ, 2013). Áreas não metropolitanas, ou melhor, notadamente cidades de médio porte, no interior do Brasil, apresentaram crescimento em resposta a esse cenário positivo.

Assim, dado que a modernização das espacialidades urbanas, do ponto de vista de dispersão, tem condicionado diferentes modos de integração das áreas urbanas, onde os efeitos que a expansão da mancha urbana tem causado sobre os deslocamentos cotidianos. Destaca-se ainda, que o tempo gasto entre o local de moradia e o das

atividades diárias, pode ser algo a ser observado. Por um lado, a dispersão propicia a extensão do espaço vivido pelas pessoas e, por outro lado, o tempo dispendido com os deslocamentos se tornam maiores, levando a movimentos de caráter longo e demorado para aqueles que saem do município que reside (OJIMA; MONTEIRO; NASCIMENTO, 2015).

Além do mais, vale saber que as pessoas estão circulando regularmente entre localidades de diferentes divisões administrativas pelas condições e favorecimento impostos ao indivíduo tanto no local de origem quanto no de destino. Dessa forma, ao ampliar o espaço vivido, a mobilidade intermunicipal ganha características por outras razões que não sejam somente os motivos de trabalho e/ou estudo, mas também compras, lazer, entre outras necessidades (MARANDOLA JR, 2008).

Os estudos de Farias (2012), Marandola Jr e Ojima (2014), e Ojima, Monteiro e Nascimento (2015) discutem a dispersão urbana, através do distanciamento entre o local de residência e o de trabalho, que propicia o aumento da frota de veículos, uso da estratégia locacional de moradia, entre outros. Com isso, os movimentos de trabalhadores envolvidos na mobilidade intermunicipal têm aumentado, tanto por trabalho quanto por estudo, conforme revelam os Censos Demográficos 2000 e 2010. Alteia-se ainda, que na pesquisa de 2010 o motivo trabalho correspondeu a 72% da mobilidade intermunicipal e intramunicipal, e estudo representa 28%.

Em vista do mencionado, as principais discussões dessa dissertação estão voltadas para os elementos que justifiquem o aumento da mobilidade intermunicipal no Brasil levando em consideração as características das pessoas que realizam tal fluxo, procurando verificar as particularidades desse deslocamento.

Para tanto, o estudo está dividido em três capítulos além desta introdução e considerações finais. Distingue-se que, o primeiro contextualiza estudos internacionais e nacionais sobre a mobilidade intermunicipal por motivo de trabalho. O segundo capítulo expõe os procedimentos metodológicos para alcançar os objetivos propostos. E o terceiro capítulo versa sobre as características da mobilidade intramunicipal, com destaque para a mobilidade intermunicipal por motivo de trabalho. Por fim, têm-se as considerações finais da pesquisa.

1. TENDÊNCIAS E CARACTERÍSTICAS DA MOBILIDADE INTERMUNICIPAL

Este capítulo contextualiza estudos da literatura internacional e nacional sobre a dinâmica da mobilidade populacional, com destaque para os ocupados envolvidos na mobilidade intermunicipal, que no inglês usa-se o termo '*commuting*', motivado por questões de trabalho. Com isso, faz-se um comparativo entre estudos com realidades distintas apontando para as principais tendências e características dessa dinâmica populacional recente.

1.1 REVISANDO ESTUDOS INTERNACIONAIS

Dentre os principais estudos que abordam a dinâmica da mobilidade cotidiana em países diferentes do Brasil, o clássico texto de Zelinsky (1971), mostra que a modernização no território da Europa Ocidental e Nordeste da América do Norte teve efeitos sobre os movimentos da população. Isto porque, a transição da mobilidade impõe mudanças na dinâmica migratória mediante diferentes tipos de deslocamentos indiretos, sobretudo a mobilidade intermunicipal, que tem estreita relação com o tempo e o espaço percorrido. Sendo assim, para Zelinsky (1971), a mobilidade intermunicipal pode ser considerada em muitos casos como uma etapa para a migração.

Desse modo, a mobilidade é denominada como um processo semelhante à migração, onde ambas envolvem movimentos de pessoas entre diferentes lugares. Entretanto, o que diferencia a mobilidade da migração, é que a primeira não necessariamente implica em mudança de residência, enquanto que a migração tem essa condição (CHAPMAN; PROTHERO, 1985).

Nesse sentido, os deslocamentos populacionais de longa distância entre diferentes regiões da Suécia, especificamente motivados por questões de trabalho, foram perdendo força na medida em que as oportunidades de empregos surgem em locais mais próximos aos de residência. Assim, os movimentos caracterizados antes como migração (deslocamento definitivo para outra localidade) são substituídos pela mobilidade diária entre o local de moradia e o de trabalho (KENT; URBAN; OLLE, 2003).

No caso da Austrália, Bell e Ward (2000), ao analisarem a mobilidade cotidiana de turistas e ajustarem diferentes padrões de deslocamentos entre os territórios, constatarem que os deslocamentos temporários devem considerar três dimensões: a duração, a frequência e a periodicidade. Assim, concluem que os diversos tipos de

mobilidades propiciam uma ‘interconectividade’ dos espaços independentemente dos motivos que levam esses indivíduos a se deslocarem.

Por sua vez, o tempo gasto no percurso é tido como um dos principais condicionantes da mobilidade, notadamente, a temporária. A pesquisa de Carta e Philippis (2018), em um estudo de caso para a Itália, mostra relação direta entre a variação na renda familiar com o tempo de deslocamento dos homens. As autoras se dedicaram mais a mobilidade masculina, dado que eles têm maior mobilidade em relação à feminina. Dessa forma, quanto maior o tempo decorrido até o trabalho maior serão os efeitos negativos sobre o rendimento da família, dado que o tempo disponível para realizar atividades de trabalho é reduzido. Essa conclusão ratifica o estudo de Vasconcellos (2016) realizado para o Brasil, que menciona a relação inversa de que quanto maior a distância entre o lugar de origem e o de destino, menor serão os ganhos auferidos.

Diante do “desperdício” de tempo, existem estudos que indicam a existência de pessoas que ao realizarem longas viagens para o trabalho passam a efetuar atividades laborais complementares como, por exemplo, o ‘teletrabalho’, ao comercializar nos transportes coletivos, sendo que essa não é a principal ocupação e/ou fonte de renda, a finalidade é apenas reinvestir o tempo despendido no deslocamento em ganho financeiro (GESLIN; RAVALET, 2016).

Ainda com relação à duração dos deslocamentos, a pesquisa de Sandow e Westin (2010) para a Suécia mostra resultados contrários aos de Carta e Philippis (2018), e Vasconcellos (2016), pois, os autores mostram que não se nota relação inversa entre o rendimento e a distância, dado que, quanto maior o espaço decorrido entre o local de residência e o de trabalho, os incentivos econômicos tendem a serem maiores, proporcionando salários mais altos. Assim, concluem que os indivíduos do sexo masculino auferem melhores ganhos econômicos com esse tipo de mobilidade. Além disso, essa dinâmica tem se tornado uma mobilidade estratégica, onde os trabalhadores preferem se deslocar para lugares mais distantes e com maior tempo de trajeto em prol de melhores ganhos.

Na Europa, notadamente nas regiões de Lyon, Bruxelas e Genebra, evidenciam-se nos deslocamentos cotidianos uma interação com os desejos pessoais de o indivíduo gostar de viajar. A decisão de se deslocar para lugares extremos, isto é, mais distantes da residência, estaria relacionada às limitações, quando essa situação de escolha é mais presente em pessoas com filhos e casadas. Por outro lado, quando é um deslocamento

por preferência, os solteiros são motivados por outros fatores privados e condicionais que também levam a escolhas de realizar esse deslocamento. Assim, os autores constatarem que a mobilidade entre localidades extremas é realizada em última instância como conciliação entre o espaço da vida¹ doméstica e profissional (GESLIN; RAVALET, 2016).

É preciso relativizar a análise do estudo de Geslin e Ravalet (2016), visto que, a rede urbana europeia aponta características heterogêneas, e a dinamização urbana é peculiaridade de cidades pequenas e médias. Por sua vez, dado que indivíduos casados e com filhos têm mais possibilidades para se deslocarem para locais mais distantes, é possível considerar que tal fenômeno deve estar associado a esse perfil, movido pela necessidade de obter maiores rendimentos em lugares mais distantes de onde residem.

Por sua vez, a decisão de realizar a mobilidade intermunicipal ao invés da migração estaria relacionada com os custos que o indivíduo aloca para tal atividade. No entanto, os deslocamentos cotidianos também podem, em parte, influenciar na decisão do indivíduo que se desloca cotidianamente para locais diferentes, a mudarem de residência após um período realizando a mobilidade intermunicipal, pois já teriam criado redes sociais (SHUAI, 2012). Outrossim, em parte, valeria para aqueles que preferem continuar se deslocando, onde esses preferem manter suas redes sociais estabelecidas no local de origem a ter que migrar para outros lugares com redes de contatos incipientes ou novas.

A escolha entre se deslocar ou migrar é considerada por alguns estudos (GEMENNE, 2011; RENAUD, et al., 2007; STOJANOV; NOVOSAK, 2008) ao apontar que no caso de altos custos com o deslocamento contínuo, a migração seria uma alternativa, com um custo benefício mais favorável. Por outro lado, a opção de migrar seria interpretada como uma situação de insucesso no processo. Entretanto, a decisão pela migração pode ser a primeira ou a última escolha do indivíduo que está inserido na dinâmica dos fluxos populacionais (WARNER, et al. 2009).

Em um estudo destinado a mobilidade intermunicipal por questões de trabalho num aglomerado urbano com mais de dez municípios da bacia Carbonífera de Coahuila no México, o fluxo temporário é presente nas atividades de mineração, e inclusive é a principal atividade que atrai mão de obra. Com isso, os trabalhadores envolvidos na mobilidade intermunicipal para essa região foram responsáveis pela estabilização do mercado de trabalho, uma vez que, em média, 70% dos trabalhadores residentes na

¹ Se refere a determinada área em que o indivíduo se destina para realizar suas atividades (COURGEAU, 1988)

referida área se deslocam para trabalhar em outro município, o que mostra a importância desse fluxo para esse território (DELGADO, 2002).

É importante evidenciar, que deslocamentos por questões de trabalho entre localidades diferentes também são uma realidade na União Europeia, notadamente entre as fronteiras do Norte de Portugal e a Galiza na Espanha. Uma vez que, os fluxos procedentes de Portugal destinados à Espanha são motivados, em geral, pelos altos rendimentos auferidos nos setores metalúrgicos, transportes, atividades extrativas e pesca. Por outro lado, os trabalhadores espanhóis que cruzam a fronteira para trabalhar no território português estão, em sua maioria, nas ocupações que exigem maior nível de instrução/experiência nas áreas administrativas, saúde, e principalmente nas atividades que demandam tecnologia. Assim, alguns casos dessa mobilidade temporária acabam se tornando em mudança de residência (GIL, 2014). Isso ratifica os achados de alguns estudos em que os custos e a criação de redes no local de destino influenciam sobre a decisão do indivíduo mudar de residência (SHUAI, 2012; WARNER, et al., 2009).

Vale ainda salientar, que no contexto dos deslocamentos motivados por trabalho em espaços intrametropolitanos, intermetropolitanos e não metropolitanos, em uma pesquisa realizada para os condados dos Estados Unidos, há predominância de ocupados envolvidos na mobilidade intermunicipal dentro das áreas metropolitanas. Em contrapartida, são cada vez menos os trabalhadores que praticam a mobilidade intermunicipal por motivo de trabalho, estes, têm se direcionado para os polos metropolitanos, devido ao aumento entre os locais suburbanos e não metropolitanos como se constata na Figura 1. O autor faz uma representação gráfica e mostra os fluxos em espaços metropolitanos e não metropolitanos (PISARSKI, 2006).

Dessa forma, através da ilustração é possível ver que os fluxos se concentram no núcleo metropolitano, mas os movimentos ocorridos entre os locais suburbanos têm uma participação maior. Quanto aos movimentos entre os municípios integrados a áreas metropolitanas (intermetropolitanos) não se percebe tantos movimentos que se destinam para o núcleo, pois os maiores deslocamentos são para locais à margem do núcleo. Com relação aos movimentos para espaços não metropolitanos, não se constata muitos envolvidos na mobilidade intermunicipal, dado que os trabalhadores, em sua maioria, desenvolvem atividades laborais no próprio município de residência (PISARSKI, 2006).

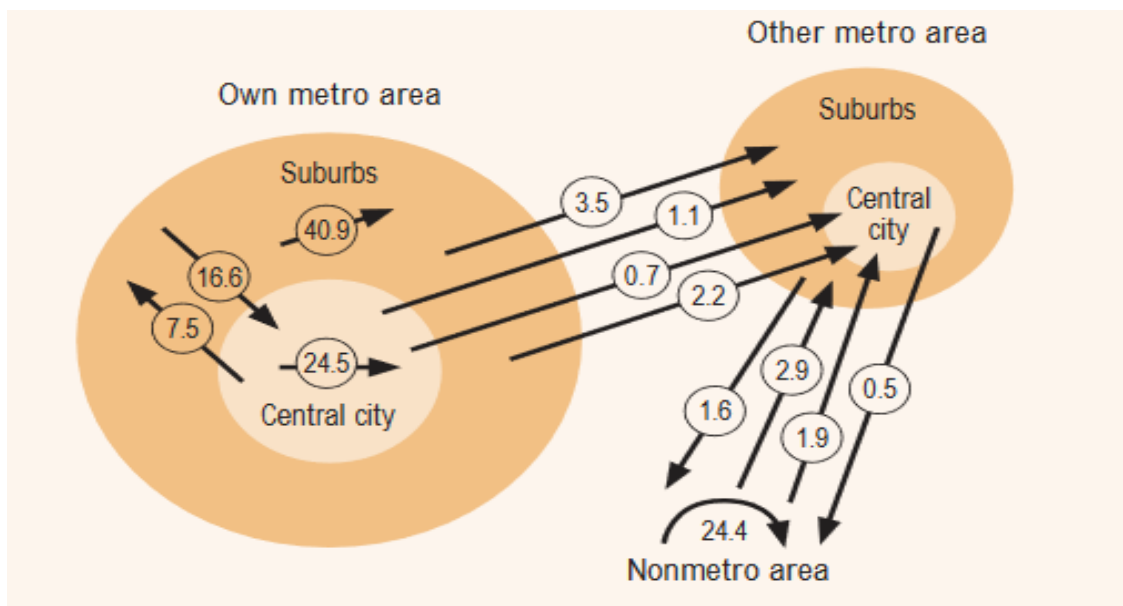


Figura 1 - Mapa do fluxo em espaços metropolitano e não metropolitano

Fonte: Pisarski (2006, p.49).

Por sua vez, conforme Lilleor e Van Den Broeck (2011), as pessoas agem de maneira racional quanto à escolha do local de destino para realizar qualquer deslocamento espacial, seja temporário (mobilidade intermunicipal) ou permanente (migratórios). Além disso, são considerados, também, os custos e retornos que terão com a decisão de se deslocar ou migrar em detrimento de permanecer no município de residência. Assim, os movimentos populacionais, considerado do ponto de vista de ganhos pessoais, podem ser compensadores quando o custo desse deslocamento for menor que o ganho obtido com o mesmo.

Assim, com a contextualização da literatura internacional sobre a mobilidade intermunicipal foi possível constatar diferenciação nos fluxos por motivo de trabalho, dado que as características da mobilidade populacional estão expostas às mudanças associadas a fatores que dizem respeito ao comportamento da mesma, condições espaciais, situação econômica, entre outros condicionantes. No que diz respeito aos atributos pessoais dos praticantes da mobilidade intermunicipal nos países observados, em geral, são do sexo masculino, com maior nível de instrução, possuem filhos, são casados e estão inseridos nos setores da indústria e de serviços.

Diante disso, a mobilidade intermunicipal seja em âmbito internacional ou nacional, envolvem diferentes fatores às decisões de realizar esse fluxo. Desse modo, os deslocamentos observados para as diferentes nações e também nas pesquisas direcionadas aos diferentes territórios do Brasil, apontam que esse tipo de movimento espacial depende de influências além da motivação do indivíduo, como também das

características demográficas, regionais e sociais que influenciam na concretização desse fluxo.

1.2 REVISANDO ESTUDOS NACIONAIS

Os deslocamentos populacionais são entendidos, em parte, como a oferta de força de trabalho que atende à demanda do capital, sendo que essa força de trabalho, se distribui de maneira diferenciada nos diversos territórios do país, notadamente devido as desigualdades regionais. Por sua vez, a dinâmica dos fluxos populacionais estaria influenciada pela necessidade do mercado de trabalho regional, e o impasse entre demanda do capital e oferta de trabalho tende a definir o destino das pessoas que, por sua vez, são guiados pelos diferenciais de rendimentos (LEWIS, 1954; RANIS; FEI, 1961, GAUDEMAR, 1977).

Diante disso, os deslocamentos motivados por trabalho são interpretados como um componente do processo que fornece mão de obra para suprir as necessidades do capital, pois é a força de trabalho do ‘homem’ que dá suporte à dinamização do mercado de trabalho. Assim, o constante processo de modernização tem correspondido ao aumento dos deslocamentos populacionais, dado que esses movimentos são atraídos pela demanda por mão de obra, devido à expansão do capital, fazendo desse processo novos lugares reconfigurados (GAUDEMAR, 1977).

Com relação à mobilidade intermunicipal e os fluxos migratórios de curta distância, esses vêm ganhando diferentes dimensões reordenando a estrutura das localidades que sediam esses deslocamentos. Diante disso, os deslocamentos realizados cotidianamente (mobilidade intermunicipal) se intensificam do ponto de vista de expansão da mancha urbana (BAENINGER, 2002; OJIMA, 2007). Devido a isso, surge maior demanda por transporte coletivo ou veículos particulares, considerado como outros fatores responsáveis por esse tipo de mobilidade. Dessa forma, os indivíduos têm a opção de se moverem para localidades mais distantes e cruzar limites administrativos do município de residência (CARMO, et al., 2015; OJIMA; SILVA, 2007; REIS, 2006; VASCONCELLOS, 2016).

No Brasil, a mobilidade intermunicipal começa a se destacar no âmbito da dinâmica populacional, notadamente a partir dos anos 1980, mediante a intensificação dos movimentos de curta distância, sobretudo os urbano-urbano. Com isso, o acelerado processo de urbanização e de metropolização, os estudos (BAENINGER, 2000, BAENINGER; CUNHA 2001, PATARRA 2003; QUEIROZ, 2003; BRITO, 2006;

MARINHO; GONÇALVES; AJARA, 2016) apontam que a tendência acontecida na transição ou mudanças nos fluxos populacionais, refletida pelo arrefecimento da migração de longa distância e o aumento dos movimentos de retorno, migração intrametropolitana, migração intraestadual, intraregional e os deslocamentos cotidianos por questões de trabalho e estudo.

Todavia, é preciso considerar que a mobilidade intermunicipal sofre outras influências, motivadas por condicionantes específicos e existe uma relação complementar entre a demanda por força de trabalho e a necessidade do indivíduo por capital (MARANDOLA JR; OJIMA 2014).

Quanto às tendências mais recentes da mobilidade intermunicipal, os indivíduos envolvidos na mobilidade intermunicipal respondem a vários motivos, pois:

[...] as diferentes dimensões do fenômeno pendularidade e sua relação com os processos de classificação e reclassificação que envolvem as suas diferentes dimensões escalares. Faz algumas sugestões analíticas que vão além do mercado de trabalho e de educação, no sentido que a mobilidade populacional traduz os movimentos da economia e da sociedade contemporâneos, responsáveis pela criação de novos espaços territoriais e societários no lugar de origem (domicílio) e destino (trabalho, ensino, lazer e outras atividades relacionadas com a ação humana) (JARDIM, 2011, p. 58).

Portanto, os diferentes tipos de deslocamentos contemporâneos estão cada vez mais difíceis de deciframos, visto que, a migração é entendida por meio da mudança de residência definitiva do indivíduo, existindo o questionamento do que é ‘migração’ e ‘mobilidade espacial’, e além desses termos envolvem também a definição do espaço de vida.

No âmbito demográfico, o espaço de vida passa a ser usado pela clássica pesquisa de Courgeau (1988), onde o autor enfatiza a discussão de métodos com o intuito de renovar a forma de estimar os deslocamentos, tentando captar o local, percurso, tempo percorrido e destino. Sendo assim, o espaço de vida seria considerado os locais em que o indivíduo realiza os afazeres cotidianos (MARANDOLA, 2008).

Nesse contexto, os movimentos diários, inicialmente, mostram-se como um processo originado com as modificações na estrutura do mercado de trabalho, bem como do aumento dos territórios urbanos, afetando mais as pessoas desprovidas de capital financeiro, uma vez que são mais propensas a mudarem de residência para locais mais afastados dos grandes aglomerados (CUNHA, 1994; CINTRA, et, al. 2009; LOPES, 2016), refletindo o cenário atual das áreas ou regiões metropolitanas mais desenvolvidas do país.

É considerável citar, ainda, que os movimentos populacionais nos territórios entre municípios metropolitanos têm o papel de reordenar e reconfigurar o cenário urbano. Dessa forma, os deslocamentos cotidianos se intensificaram nos aglomerados urbanos e não estão associados somente aos fluxos entre casa e trabalho, mas também com a diferenciação dos padrões socioeconômicos da população (CUNHA, 1994). Todavia, é importante ressaltar que esses deslocamentos não se associam/restringem apenas a população mais pobre, mas sim aos diferenciais sociais observados na população que apresentam costumes diferentes dos que se tem em áreas economicamente desenvolvidas (OJIMA, 2011).

Desse modo, a influência da mobilidade intermunicipal associada à expansão da mancha urbana, refleti sobre a decisão na mudança de residência, uma vez que a concentração econômica em determinados lugares impacta diretamente nos padrões socioeconômicos das pessoas. Assim, é viável morar mais distante do local de trabalho do que viver em condições precária morando perto do trabalho, pois em geral são centros urbanos bem desenvolvidos e isso encarece a habitação (JARDIM; ERVATTI, 2006).

No tocante aos estudos que versam sobre a mobilidade intermunicipal em limites administrativos metropolitanos, em uma pesquisa para a Região Metropolitana de São Paulo (RMSP), Ântico (2004) aponta que esse tipo de deslocamento é influenciado pela expansão da malha urbana, principalmente nos grandes aglomerados, com incorporação de municípios a essa área. Esse fato condiciona a segregação da população, onde há pessoas que moram em locais caros e as que frequentam esses locais somente para realizarem alguma atividade, mas residem em outro município.

Mantendo-se nos casos da mobilidade intermunicipal da Região Metropolitana de São Paulo (RMSP), evidencia-se que todos os municípios da referida área têm participação nesse tipo de deslocamento, se por um lado, existem locais que atraem significativos volumes de pessoas, por outro lado, existem pessoas que deixam esses locais em direção a outro município. Essa é a forma que a mobilidade intermunicipal acontece recorrentemente, não importando se o papel do município é expulsar ou atrair, mas o essencial é que ambos estão envolvidos na dinâmica de troca populacional (ARANHA, 2005).

Diante disso, existe município que emite muito esse tipo de fluxo e se deve, em parte, a incapacidade de retenção da população trabalhadora. Uma vez que, os indivíduos são ‘empurrados’ para realizarem suas atividades diárias em outra localidade

diferente da que reside, sobretudo nas capitais, pois é onde existem maiores oportunidades. Essa tendência dos fluxos entre os municípios periféricos com a capital tem caracterizado a mobilidade intermunicipal nas áreas metropolitanas como heterogênea e que, em sua maioria, é condicionada por questões econômicas, dado que residir distante desses locais mais dinamizados torna-se mais barato para a população com poder aquisitivo mais baixo (CUNHA; PESSINI, 2008; NICOLL, 2008).

Embora seja uma realidade observada na mobilidade intermunicipal, em muitos lugares no Brasil, existem outros fatores que explicam os motivos desses fluxos serem mais notados entre periferia e centro. São fatos que podem ser justificados pela insuficiência de absorção da população no mercado de trabalho e pela concentração de investimentos em locais específicos (NICOLL, 2008; OLIVEIRA; TAVARES, 2015), por condicionantes influenciados pela mudança na reestruturação urbana e reflexa nos padrões de vida da população (OJIMA, 2011). E também, pela expansão das dimensões espaciais urbanas que favorecem o distanciamento entre os locais de moradia e de trabalho (SILVA, 2012).

Portanto, esse tipo de mobilidade se observa mais em aglomerados metropolitanos (MARNADOLA JR; HOGAN, 2008), pois é onde se concentram atividades econômicas, empregos e oportunidades de estudo, sendo áreas de atração da população que estaria realizando com frequência a mobilidade intermunicipal, indo para o emprego diariamente e, em geral, ao final do dia retornam para a residência/domicílio (SILVA, 2016). Sendo assim, há uma predominância desses fluxos em áreas mais densamente providas de recursos, as quais tem essa característica atrativa (ARANHA, 2005; MACÊDO; SORRATINI, 2015).

Deschsamps e Cintra (2008) apontam que os trabalhadores que residem nos perímetros urbanos das grandes aglomerações auferem rendimentos superiores aos que permanecem no município de residência. Isso são indícios de que há uma seleção entre os que praticam a mobilidade intermunicipal e os que não se deslocam.

Por outro lado, tendo a mobilidade intermunicipal como um fenômeno mais recorrente para as pessoas com alto padrão socioeconômico, é possível que esses indivíduos optem por residir em locais afastados dos grandes aglomerados por questões de melhor qualidade de vida, uma vez que “as externalidades positivas compensam os custos adicionais da distância” (BRITO; SOUZA, 2005, p. 62).

Com relação ao nível de rendimento dos indivíduos que realizam a mobilidade diária, sobretudo, por razões de trabalho. Lameira (2014) mostra que tais pessoas

apontam uma disparidade de ganho comparando àqueles que possuem atributos positivos (alto nível de escolaridade, habilidades etc.) e se destacam no mercado de trabalho formal ao auferirem melhores rendimentos, com relação aos desprovidos de tais características e que estão inseridos em atividades informais.

Vasconcellos (2016) aponta fatores que determinam a natureza da mobilidade intermunicipal dentro das concentrações urbanas. Para o autor, um dos principais condicionantes é a renda do indivíduo, pois quanto menor for, maior será a distância entre o local de origem e o de destino, dado que a relação entre distância e renda representa a segregação social que existe na maioria dos aglomerados urbanos brasileiros. É importante enfatizar, que o fato de as pessoas optarem por gastarem mais tempo com os deslocamentos se deve pelos baixos custos com habitação, onde, geralmente, os indivíduos desprovidos financeiramente se submetem a tais situações.

Quando se considera a renda do indivíduo como um condicionante que influi sobre os fluxos cotidianos, afetando o tempo de deslocamento, a população com renda mais baixa tem acesso às oportunidades de maneira mais restrita, onde o principal meio de locomoção são os transportes coletivos, enquanto aqueles de classe mais alta se locomovem em veículos particulares. Em contrapartida, há estudos mostrando que a escolha por habitações em solos distante do local de trabalho também é característica de pessoas com maior aquisição financeira, devido a melhor qualidade de vida, longe dos grandes centros urbanos (OJIMA; SILVA, 2007; CARMO et al. 2015).

Após essa contextualização a respeito da mobilidade intermunicipal em âmbito brasileiro, constata-se que, em sua maioria, os estudos tratam sobre os fluxos. Assim, as pesquisas que abordam as características pessoais dos indivíduos que realizam a mobilidade intermunicipal por motivo de trabalho são escassas. Diante dessa restrição, pretende-se contribuir com a literatura no que diz respeito à análise de tais características, a fim de mostrar as diferenças dos trabalhadores envolvidos na mobilidade intermunicipal por motivo de trabalho no referido período analisado. Dessa forma, é preciso explorar mais os quesitos sobre os deslocamentos por motivo de trabalho entre diferentes localidades no Brasil, se atendo às características/perfil das pessoas envolvidas.

2. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Para o alcance dos objetivos propostos utilizam-se os microdados das amostras dos Censos Demográficos 2000 e 2010, realizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Com isso, serão extraídos dados referentes as características daqueles que realizam deslocamentos diários por motivo de trabalho entre municípios diferentes (mobilidade intermunicipal), bem como para aqueles que trabalham no próprio município de residência (mobilidade intramunicipal).

2.1 DEFINIÇÃO DE MOBILIDADE INTERMUNICIPAL E INTRAMUNICIPAL COMO CATEGORIAS DE ANÁLISE

Para a realização do estudo sobre a mobilidade intermunicipal por motivo de trabalho, considera-se aqueles indivíduos com 10 anos ou mais de idade que realizam suas atividades laborais fora do município que reside, tanto em 2000 quanto em 2010. Por outro lado, a mobilidade intramunicipal é considerada para aqueles trabalhadores com 10 anos ou mais, que realizam suas atividades de trabalho no mesmo município de residência. Resumidamente tem-se que:

Mobilidade intermunicipal - indivíduo com dez anos ou mais de idade que realiza deslocamento diário entre municípios diferentes por motivo de trabalho.

Mobilidade intramunicipal – indivíduo com dez anos ou mais de idade que trabalha no município que reside.

A informação sobre a mobilidade intermunicipal estava presente no Censo Demográfico de 1980, no entanto, no Censo de 1991 esta informação não foi contemplada, retornando somente nos Censos Demográficos de 2000 e 2010. Contudo, em 2000, o quesito sobre a mobilidade intermunicipal para trabalho e estudo estavam em uma única categoria, mas em 2010 foi separada em duas variáveis distintas, possibilitando uma melhor especificidade e exploração dessa informação. Com isso, nota-se que a melhora na qualidade das informações divulgadas permite que os diferenciais existentes nos deslocamentos populacionais sejam identificados e abordados de maneira mais complexa. Diante disso, faz-se necessário repensar os conceitos sobre os tipos de deslocamentos diante de todas essas mudanças (OLIVEIRA, 2006; SILVA, 2012).

Nesse contexto, é válido ressaltar a importância de repensar a questão da mobilidade intramunicipal, a qual poderia ser atestada também como um ‘movimento pendular’. Se considerássemos que as pessoas se deslocam dentro do mesmo município para realizar inúmeras atividades envolvidas na dinâmica do ‘ir e vir’, entre diferenciadas distâncias, podem levar mais tempo, em alguns casos, do que atravessar o limite administrativo do município de onde reside. Nesse contexto, é interessante avançar sobre a questão de como se considerar os deslocamentos dentro do mesmo município que reside. Contudo, essa situação não está em consonância com o clássico conceito da mobilidade intermunicipal, adotado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Tal discussão não é o escopo desta pesquisa, mas será em estudos futuros.

2.2 COMPARAÇÃO ENTRE OS CENSOS DEMOGRÁFICOS 2000 E 2010

2.2.1 Relação das Variáveis Sobre Mobilidade Intermunicipal

No que concerne a descrição das variáveis utilizadas como proxy da mobilidade intermunicipal, utiliza-se os passos realizados por Sidrim (2018). Os quais se resumem em aplicar filtros às categorias das variáveis de mercado de trabalho e associar com a variável principal sobre o quesito da mobilidade intermunicipal. Além dessas variáveis, foram selecionados filtros sobre a variável educação para excluir aqueles que estudavam. Por sua vez, as variáveis usadas na descrição do perfil demográfico, ocupacional e econômico/rendimento adota-se os procedimentos metodológicos utilizados por Queiroz (2013) para o migrante de retorno, migrante não natural e não migrante, adaptando para os trabalhadores que se deslocam para trabalhar fora e no município que residem.

Com relação à mensuração das categorias íter e intramunicipal do fluxo cotidiano por motivo de trabalho é preciso ressaltar que no Censo Demográfico 2000, a variável V4276 identifica se o indivíduo pratica esse tipo de deslocamento, mas sem distinção se é para trabalhar e/ou estudar (Quadro 1). Dado que, o intuito desta dissertação é analisar apenas às categorias que estão ocupadas no mercado de trabalho e praticam a mobilidade intermunicipal e intramunicipal, foi preciso fazer uma proxy e separar os casos por trabalho mediante o uso de outras variáveis.

Quadro 1. Trabalhadores envolvidos na mobilidade inter e intramunicipal, segundo as variáveis dos Censos Demográficos – 2000 e 2010

Censo Demográfico 2000		
Variáveis	Descrição	Classificação
V4276	Código do município e Unidade da Federação ou País Estrangeiro que trabalha ou estuda. As descrições encontram-se no arquivo Município/Unidade da Federação ou País estrangeiro em que a pessoas trabalha ou estuda.	1) neste município 2) não trabalha, nem estuda 3) sigla da UF 4) nome do município ou do país estrangeiro
V0439	Na semana de 23 à 29/7/2000 trabalhou remunerado	1) sim 2) não
V0440	Na semana, tinha trabalho mais estava afastado	1) sim 2) não
V0429	Frequenta escola ou creche	1) sim, rede particular 2) sim, rede pública 3) não, já frequentou 4) nunca frequentou
Censo Demográfico 2010		
Variáveis	Descrição	Classificação
V0660	Em que município e Unidade da Federação ou país estrangeiro trabalha	1) no próprio domicílio 2) apenas nesse município, mas não no próprio domicílio 3) em outro município 4) em país estrangeiro 5) em mais de um município ou país
V0628	Frequenta escola ou creche	1) sim, rede particular 2) sim, rede pública 3) não, já frequentou 4) não, nunca frequentou

Fonte: Dicionário de variáveis do Censo Demográfico 2000 e 2010 (IBGE)

Com isso, no Censo Demográfico 2000 identificou-se as pessoas que estavam ocupadas em alguma atividade, através das variáveis V0439 e V0440. Para tanto, é usada a categoria 1 e 2 da V0439 e a categoria da V0440, conforme exposto na Figura 2 ou Quadro 1². Após ter selecionado apenas as categorias que se referem às pessoas ocupadas, faz-se uma associação com as categorias 3 e 4 da variável V0429. Assim, tem-se apenas os indivíduos que estão envolvidos na mobilidade intermunicipal por trabalho, excluindo os casos em a pessoa tem o motivo estudo para se deslocar (Figura 2).

² Maiores detalhes sobre as variáveis utilizadas ver documento com a descrição das variáveis dos Censos Demográficos 2000 e 2010.

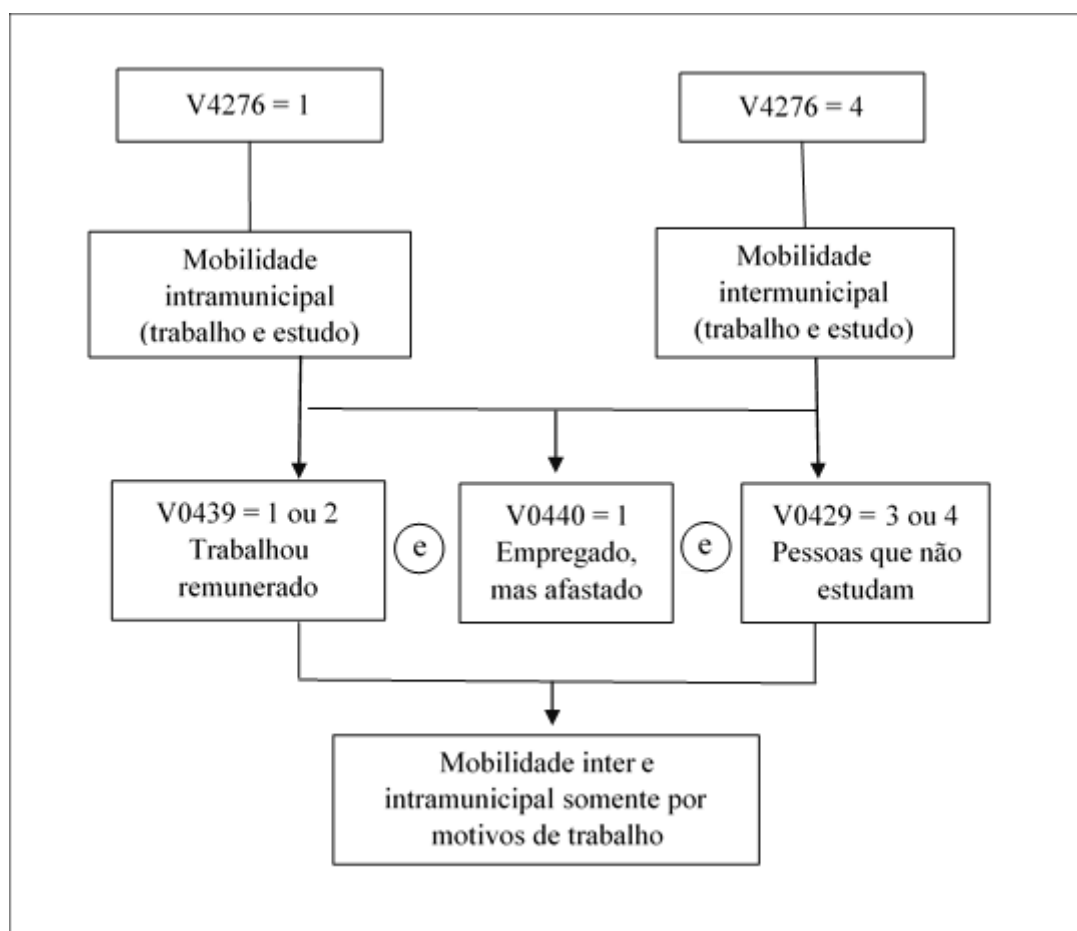


Figura 2. Esquema de como estimou-se a mobilidade inter e intramunicipal por motivo de trabalho no Censo Demográfico 2000

Fonte: Elaboração própria.

Depois de realizar esses filtros, é realizada uma interação com as categorias da V4276, sobre as pessoas envolvidas na mobilidade intermunicipal, e assim teremos os casos em que as pessoas realizam a mobilidade inter e intramunicipal por questões de trabalho para outro município ou dentro do próprio que reside. Essa proxy foi preciso somente com o Censo Demográfico 2000. Contudo, há uma limitação, pois não foram captados aqueles que estudam no município onde residem, e que trabalham em um município diferente. Embora esse indivíduo pratique a mobilidade intermunicipal por motivo de trabalho, o mesmo foi excluído da amostra, pois foi considerada somente a população que trabalha e não estuda.

Quanto ao Censo Demográfico 2010, houve mudança e a pergunta sobre a mobilidade intermunicipal por questão de trabalho e estudo foi separada. A variável correspondente à informação para trabalho é a V0660, esta possui as categorias de 1 a 5, conforme se expõe no Quadro 1 e na Figura 3. Portanto, desconsiderou-se para efeito de análise a categoria 1 que diz respeito aos trabalhadores que trabalham no próprio

domicílio, e 4 para os ocupados envolvidos na mobilidade intermunicipal para países estrangeiros.

Através da variável V0660, igual a 1 e 2 (no próprio domicílio e apenas neste município, mas não no próprio domicílio), tem-se os indivíduos que representam a mobilidade intramunicipal. Portanto destaca-se, que a condição 1 dessa variável (V0660) foi incluída na análise para tornar o dado comparável com a mesma informação do Censo Demográfico 2000. Isto porque a informação em 2000 contemplou tanto aqueles que trabalham no próprio domicílio como também àqueles que se ocupam no mesmo município, mas não no próprio domicílio. Por outro lado, as categorias 3 e 5 (em outro município, e em mais de um município ou país) se referem as pessoas que realizam a mobilidade intermunicipal.

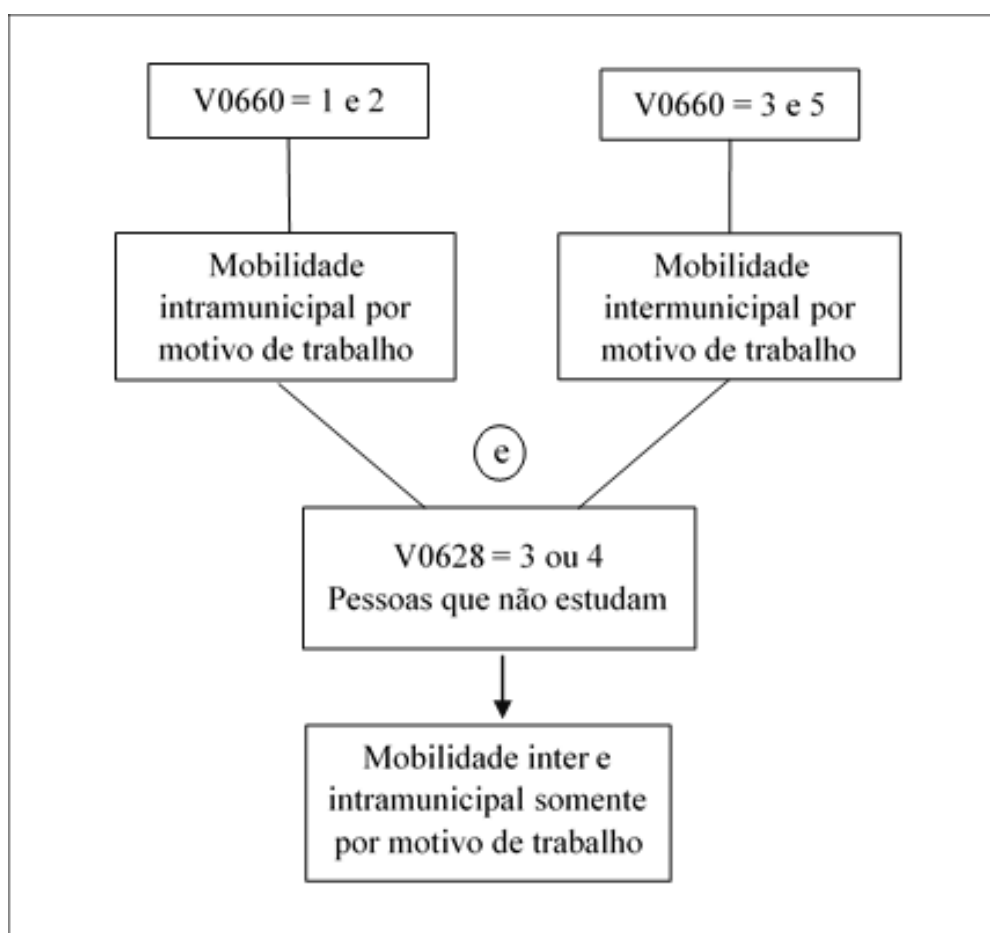


Figura 3. Esquema de como estimou-se a mobilidade inter e intramunicipal por motivo de trabalho no Censo Demográfico 2010

Fonte: Elaboração própria.

Desta forma, para a compatibilização das informações entre os dois Censos Demográficos (2000 e 2010) para as referidas categorias de análise (mobilidade intermunicipal e mobilidade intramunicipal), fez-se necessário aplicar um filtro com a

finalidade de excluir da amostra as pessoas que estudam. Sendo assim, o filtro foi feito com a variável V0628 com as categorias 3 e 4, as quais representam os trabalhadores que não estudam. Com isso, as estimativas realizadas captaram somente as pessoas que trabalhavam.

2.2.2 Descrição das Variáveis Sobre o Perfil Demográfico

Com relação à descrição das características demográficas dos indivíduos que praticam a mobilidade intermunicipal e intramunicipal, usa-se as variáveis sexo, idade, raça/cor, nível de instrução, estado civil, número de filhos, e situação do domicílio. Isto porque, é preciso averiguar o que alguns estudos (DESCHSAMPS; CINTRA, 2008; GESLIN; RAVALET, 2016; SHUAI, 2012) começaram a apontar sobre tal fluxo, em determinados locais específicos, tanto na literatura internacional, quanto na nacional. Diante disso, é importante constatar se no Brasil há também possíveis influências desses atributos, uma vez que as pessoas mais providas de experiências, principalmente com histórico de migração, estão mais aptas a se deslocarem entre diferentes municípios para trabalhar, (CHISWICK, 1999).

Sendo assim, esta é outra curiosidade, para ser averiguada nesta dissertação, bem como, é importante evidenciar quem têm maiores chances e/ou está melhor inserido no mercado de trabalho brasileiro. Portanto, esse fato remete indícios de uma possível seleção entre os trabalhadores que envolvidos na mobilidade intermunicipal em relação aos que não estão (DESCHSAMPS; CINTRA, 2008).

As variáveis relacionadas ao perfil demográfico e o código de referência nos Censos Demográficos 2000 e 2010 estão nos quadros 2 e 3. Onde, a variável que corresponde ao sexo das pessoas recenseadas é a V0401 no Censo Demográfico 2000 e V0601 no Censo 2010. E as categorias das referidas informações são: 1) masculino e 2) feminino.

Quadro 2. Variáveis selecionadas nos Censos Demográficos - 2000 e 2010 (sexo, idade e nível de instrução)

Variáveis	Censos	Descrição	Classificação
Sexo			
V0401	2000	Sexo da pessoa recenseada	1) masculino
V0601	2010		2) feminino
Idade			
V4752	2000	Idade calculada em anos	1) 10 a 14 2) 15 a 24 3) 25 a 39 4) 40 a 49 5) 50 a 64 6) 65 e +
V6036	2010		
Nível de instrução			
V4300	2000	Anos de estudo (número de anos de estudo para a pessoa recenseada em função do último curso e séries concluídos)	00) sem nível de inst. 10) 10 anos 01) 1 ano 11) 11 anos 02) 2 anos 12) 12 anos 03) 3 anos 13) 13 anos 04) 4 anos 14) 14 anos 05) 5 anos 15) 15 anos 06) 6 anos 16) 16 anos 07) 7 anos 17) 17 anos e + 08) 8 anos 20) Não determ. 09) 9 anos
V6400	2010	Nível de instrução	1) sem instrução e fund. completo 2) fund. completo e Médio incompleto 3) médio comp. e Sup. incompleto 4) sup. completo 5) não determinado

Fonte: Dicionário de variáveis do Censos Demográficos 2000 e 2010 (IBGE)

No que se refere ao quesito de idade, a V4752 capta no Censo Demográfico 2000 e a V6036 no Censo Demográfico 2010, sendo divididas em seis grupos: 10 a 14 anos, 15 a 24 anos, 25 a 39 anos, 40 a 49 anos, 50 a 64 anos e mais de 65 anos.

Com relação a variável V4300, que apresenta o nível de instrução dos indivíduos, no Censo Demográfico 2000 informa os anos de estudo, em função do último curso concluído. Contudo, no Censo Demográfico 2010 essa informação foi colhida de outra maneira (variável V6400), não se referindo mais ao total de anos de estudos concluídos, mas aos níveis de instruções: 1) sem instrução e fundamental incompleto, 2) fundamental completo e médio incompleto, 3) médio completo e superior incompleto, 4) superior completo e 5) não determinados. Para adequar os

quesitos e torná-los comparáveis, o que era tido como anos de estudos em 2000 categorizou-se em níveis de instruções conforme consta em 2010.

Posto isso, os casos ficaram da seguinte maneira: para quem respondeu que tinha menos de oito anos de estudo, foi considerado ‘sem instrução e fundamental completo’. Os que tinham entre oito e dez anos de estudo seriam pessoas com ‘fundamental completo e médio incompleto’. Aqueles com onze a quatorze anos de estudo, se refere ao grupo com nível médio completo e superior incompleto. E os indivíduos que possuem mais de quinze anos de estudo equivale ao nível superior completo.

Quanto às características raciais (Quadro 3), a variável correspondente foi utilizada conforme estava nos dois Censos (V0408 em 2000 e V0606 em 2010), com as seguintes classificações: Branca, Preta, Amarela, Parda, Indígena e Ignorado, sendo excluída essa última condição da análise.

Quadro 3. Variáveis selecionadas nos Censos Demográficos - 2000 e 2010 (raça/cor, estado civil, número de filhos e pessoas no domicílio)

Variáveis	Censos	Descrição	Classificação
Raça/cor			
V0408	2000	Raça ou Cor	1) Branca
V0606	2010		2) Preta
			3) Amarela
			4) Parda
			5) Indígena
			6) Ignorado
Estado civil			
V0438	2000	Estado civil	1) Casado(a)
V0640	2010		2) Desquitado(a)
			3) Divorciado(a)
			4) Viúvo(a)
			5) Solteiro(a)
			Branco - para as pessoas menores de 10 anos
Número de filhos			
V0463	2000	Número de filho tido vivos que estavam vivos	Branco - para os homens; as mulheres com menos de 10 anos de idade e as que não tiveram filhos vivos até a data de referência
V6643	2010	Total de filho que teve e estavam vivos em 31 de julho de 2010	

Fonte: Dicionário de variáveis dos Censos Demográficos 2000 e 2010 (IBGE)

Em relação aos dados acima, a variável V0438 mensura o status conjugal no ano 2000, e em 2010 é captada através da variável V0640. O Quadro 3 apresenta as classificações consideradas, sendo Casado(a), Desquitado(a), Divorciado(a), Viúvo(a) e Solteiro(a).

No tocante ao quesito sobre a quantidade de filhos, este foi mensurado pela variável V0463 no Censo Demográfico 2000 com a pergunta: ‘O número de filhos tidos vivos e que estavam vivos’, e no Censo seguinte (2010) através da variável V6643 com a pergunta: ‘Total de filhos que teve e que estavam vivos em 31 de julho de 2010’.

Outra categoria importante para traçar os atributos dos trabalhadores que se deslocam, é a situação do domicílio. No Quadro 4 estão descritas as classificações da espécie do domicílio urbano e rural. Não houve mudança no código da variável entre os dois censos, permanecendo a V1006, com a condição 1) quando o domicílio localizado em área urbana e 2) para os situados em área rural.

Quadro 4. Variáveis selecionadas nos Censos Demográficos 2000 e 2010

Variável	Censos	Descrição	Classificação
Situação do domicílio			
V1006	2000	Situação do domicílio	1) urbano: área interna ao perímetro urbano de um distrito, composta por setores nas seguintes situações de setor (V1005): 1 - área urbanizada de vila ou cidade, 2 - área não urbanizada de vila ou cidade, 3 - área urbana isolada
	2010		2) rural: área externa ao perímetro urbano de um distrito, composta por setores nas seguintes situações de setor (V1005): 4 - rural, de extensão urbana, 5 - rural, povoado, 6 - rural, núcleo, 7 - rural, outros aglomerados, 8 - rural, exclusive aglomerados.

Fonte: Dicionário de variáveis dos Censos Demográficos 2000 e 2010 (IBGE)

Nesse sentido, a condição urbana é apontada como responsável por concentrar a maior parte do fluxo da mobilidade intermunicipal, sendo mais frequente em áreas com significativas manchas urbanas e desenvolvimento econômico diferenciado (ARANHA, 2005, ÂNTICO, 2004, MENEZES, 2012, BAENINGER, 2001). Diante disso, considera-se importante averiguar tal condição, a fim de evidenciar se a mobilidade intermunicipal está mais presente no meio urbano.

2.2.3 Descrição das Variáveis Referentes aos Atributos Ocupacionais e de Rendimento

Para identificar os atributos ocupacionais e de rendimento daqueles que realizam a mobilidade inter e intramunicipal, considera-se a condição de ocupação, a posição na ocupação, o setor de atividade econômica e o rendimento no trabalho principal. Analisar essas características dos indivíduos envolvidos nesses dois fluxos populacionais e inseridos no mercado de trabalho brasileiro é o objetivo desse estudo, dado que tal temática é explorada em âmbito internacional, enquanto que na esfera nacional, as pesquisas são incipientes.

Com relação às variáveis sobre a condição de ocupação (Quadro 5), no Censo Demográfico 2000 as informações correspondiam a semana de referência, e considerou-se como ocupado àqueles que responderam as variáveis V0439 =1 e 2; e V0440 =1. Essas dizem respeito aos que estavam ocupados com remuneração. Onde o que respondeu 2, embora não estivesse ocupado na semana de referência, diz respeito aquele que está afastado de suas atividades e que se encaixa nos motivos disponibilizados na pesquisa.

Quadro 5. Variáveis selecionadas nos Censos Demográficos - 2000 e 2010 (condição de ocupação)

Censo Demográfico 2000		
Variáveis	Descrição	Classificação
V0439	Na semana de 23 à 29/7/2000 trabalhou remunerado	1) sim 2) não
V0440	Na semana, tinha trabalho mais estava afastado	1) sim 2) não
Censo Demográfico 2010		
Variáveis	Descrição	Classificação
Na semana de referência de 25 a 31 de julho de 2010, durante pelo menos 1 hora:		
V0641	Trabalhou ganhando em dinheiro, produtos, mercadorias, ou benefícios	1) sim 2) não
V0642	Tinha trabalho remunerado do qual estava temporariamente afastado (a).	1) sim 2) não

Fonte: Dicionário de variáveis dos Censos Demográficos 2000 e 2010 (IBGE)

Quanto à mensuração da condição de ocupação no Censo Demográfico 2010, conforme exposto no Quadro 5, usa-se as variáveis V0641 =1 e V0642 =1 para obter somente os casos em que o indivíduo estava ocupado com remuneração.

No Quadro 6 estão as descrições das variáveis para mensurar a posição na ocupação dos trabalhadores envolvidos na mobilidade inter e intramunicipal, considera-

se a variável V0447 com oito categorias: 1) trabalhador doméstico com carteira de trabalho assinada, 2) trabalhador doméstico sem carteira de trabalho assinada, 3) empregado com carteira de trabalho assinada, 4) empregado sem carteira de trabalho assinada, 5) empregador, 6) Conta própria. Contudo, às categorias 7 e 8, que se referem as pessoas sem remuneração não foram consideradas: 7) aprendiz ou estagiário sem remuneração, e 8) não remunerado em ajuda a membro do domicílio. Por sua vez, V0448 capta a posição dos trabalhadores estatutários com as categorias: 1) sim e 2) não.

Para o Censo Demográfico 2010 foi aprimorada a informação sobre os trabalhadores estatutários e militares, dado que no Censo 2000 estava numa variável separada e em 2010 consta nas categorias da variável V0648, onde apresenta 7 categorias: 1) empregados com carteira de trabalho assinada, 2) militar do Exército, Marinha, Aeronáutica, Polícia Militar ou Corpo de Bombeiros, 3) empregado pelo regime jurídico dos funcionários públicos, 4) Empregados sem carteira de trabalho assinada, 5) conta própria, 6) empregadores, 7) não remunerado.

Por sua vez, a classificação das ocupações e dos setores de atividades passa por mudanças na categorização das profissões ao longo dos anos. Pois, a Classificação Brasileira de Ocupação (CBO), a partir dos anos 2000 procura tornar mais comparável com a classificação internacional (CIUO 88), conceituada pela OIT - Organização Internacional do Trabalho (NOZOE; BIANCHI; RONDET, 2003; MTE, 2010; QUEIROZ, 2013).

Quadro 6. Variável selecionada nos Censos Demográficos – 2000 e 2010 (posição na ocupação)

Censo Demográfico 2000		
Variáveis	Descrição	Classificação
V0447	Nesse trabalho era:	1) Trabalhador doméstico com carteira de trabalho assinada 2) Trabalhador doméstico sem carteira de trabalho assinada 3) Empregado com carteira de trabalho assinada 4) Empregado sem carteira de trabalho assinada 5) Empregador 6) Conta-própria 7) Aprendiz ou estagiário sem remuneração 8) Não remunerado em ajuda a membro do domicílio
V0448	Nesse trabalho era empregado pelo Regime Jurídico dos Funcionários Públicos ou como militar	1) Sim 2) Não
Censo Demográfico 2010		
Variáveis	Descrição	Classificação
V0648	Nesse trabalho era:	1) Empregados com carteira de trabalho assinada 2) Militar do Exército, Marinha, Aeronáutica, Polícia Militar ou Corpo de Bombeiros: 3) Empregado pelo regime jurídico dos funcionários públicos 4) Empregados sem carteira de trabalho assinada 5) Conta-própria 6) Empregadores 7) Não remunerados

Fonte: Dicionário de variáveis dos Censos Demográficos 2000 e 2010 (IBGE).

O Quadro 7 mostra as classificações adotadas para o ano 2000, sendo 510 o total de ocupações e 224 setores de atividades econômicas. No Censo 2010 a quantidade de

classificação das ocupações arrefece para 433, em contrapartida aumenta o número de setores de atividades (240).

Quadro 7. Classificação das ocupações e dos setores de atividade econômica, variáveis selecionadas nos Censos Demográficos – 2000 e 2010 (Setor de Atividade)

Sistema	2000	2010
Número de ocupações	510 CBO - adaptada para as pesquisas domiciliares	433 CBO – adaptada para as pesquisas domiciliares
Número de setores	224 CNAE - adaptada para as pesquisas domiciliares	240 CNAE - adaptada para as pesquisas domiciliares

Fonte: Adaptado de Queiroz (2013, p. 178).

É possível constatar, que as mudanças na estrutura das ocupações geralmente estão condicionadas pelas reestruturação produtiva, políticas econômicas e legislação trabalhista que interferem na condição de ocupação dos trabalhadores. Isso propicia a extinção de algumas atividades e a redefinição de outras que assumem novas definições ocupacionais (NOZOE; BIANCHI; RONDET, 2003).

Assim, as ocupações foram divididas em: i) agropecuária, silvicultura e pesca, ii) indústria extrativa, iii) indústria de transformação, iv) indústria de construção, v) serviços industriais de utilidade pública, vi) comércio, vii) serviço, viii) administração pública e ix) atividades mal definidas.

No Quadro 8 são apresentadas as categorias de análise da renda bruta no trabalho principal, com as variáveis V4526 no Censo Demográfico 2000 e a V6526 no Censo 2010. Sendo essas responsáveis por apontar o rendimento em todos os trabalhos, em salários mínimos, definidas em seis categorias: 1) até 1/2 S.M. 2) mais de 1/2 até 1 S.M. 3) mais de 1 até 2 S.M. 4) mais de 2 até 5 S.M. 5) mais de 5 até 10 SM. 6) acima de 10 S.M.

Quadro 8. Variável selecionada nos Censos Demográficos – 2000 e 2010 (rendimento)

Variáveis	Censos	Descrição	Classificação
V4526	2000	Total de rendimentos em todos os trabalhos, em salários mínimos	1-Até 1/2 S.M. 2-Mais de 1/2 até 1 S.M. 3-Mais de 1 até 2 S.M.
V6514	2010	Rendimento no trabalho principal em número de salários mínimos	4-Mais de 2 até 5 S.M. 5-Mais de 5 até 10 S.M 6-Acima de 10 S.M.

Assim, o valor em salários mínimos que se considera para análise da renda dos trabalhadores é o que se pagava na data de referência da pesquisa (31 de julho) dos respectivos anos. E em 2000 tinha-se como salário corrente R\$ 151,00 e em 2010 R\$ 510,00 (QUEIROZ, S., 2013).

2.3 APRESENTAÇÃO DO MODELO

Nesta subseção apresenta-se o método analítico utilizado para testar as chances dos indivíduos praticarem a mobilidade intermunicipal ou intramunicipal por questões de trabalho no Brasil, em 2000 e 2010. Estudos internacionais (GESLIN; REVALET, 2016; SANDOW, 2008) e nacionais (NICOLL, 2008; SILVA; FREITAS, 2016; RAMALHO; BRITO, 2016) têm usado a regressão logística binária para testar hipóteses a respeito dos fluxos cotidianos.

As aplicações do modelo de regressão dizem respeito à condição em que a variável dependente (Y_i) é uma *dummy*, ou melhor, uma variável binária ou dicotômica que assume os valores 0 e 1 associada a realização de sucesso (realiza a mobilidade intermunicipal) ou fracasso (realiza a mobilidade intramunicipal) no caso deste estudo.

Essa aplicação é realizada com o modelo de regressão logística, quando a variável Y_i segue um ensaio de Bernoulli³ apresentando a probabilidade de ocorrer o sucesso (π_i), e fracasso quando for $1-\pi_i$. Na regressão logística a associação entre a variável Y_i e as variáveis explicativas (X) é formada por uma curva sigmoideal⁴, onde a linearização é feita por uma função de ligação existente nesse modelo, para tal análise foi escolhida a função Logística (Logit).

A regressão logística faz parte de um grupo de modelos denominados de Modelos Lineares Generalizados (MLG). Com isso, a finalidade desses modelos baseia-se em uma distribuição com aplicações exponenciais, que além da regressão logística binária existe uma série de outros modelos: distribuição Normal, regressão de Poisson, binomial entre outros, para estimar diferentes tipos de associações (REIS, et. al, 2010).

No que diz respeito às variáveis/características para explicar o evento de ocorrência da mobilidade intermunicipal, essas são: i) sexo, ii) idade, nível de instrução,

³ Representa um processo aleatório que diz respeito a possibilidade de acontecer somente dois resultados: 'ocorrência' e 'não ocorrência'.

⁴ Diz respeito a uma curva que possui formato de S

iv) raça/cor, v) estado civil, vi) situação do domicílio, vii) região geográfica; viii) região metropolitana, ix) posição na ocupação; x) condição de ocupação por setor de atividade e x) rendimento.

Para situações em que as respostas são binárias, como é o caso desta dissertação que tem como objetivo específico averiguar a possibilidade dos indivíduos realizarem a mobilidade intermunicipal ou não por motivos de trabalho entre os municípios do Brasil, pode ser usada a função de ligação logística, conforme os procedimentos seguintes:

$$Y_i = 0 \Leftrightarrow P(Y_i = 0) = 1 - \pi_i \quad (3.1)$$

$$Y_i = 1 \Leftrightarrow P(Y_i = 1) = \pi_i \quad (3.2)$$

Quando consideramos que a variável dependente segue uma distribuição dada mediante a expressão $Y_i = 1$, caso $P(Y_i = 1)$ seja igual ao evento acontecer a mobilidade intermunicipal (π_i) ou $Y_i = 0$ para quando ($Y_i = 0$) for a mobilidade intramunicipal ($1 - \pi_i$).

$$E(Y_i) = \pi_i = \frac{1}{1 + \exp(\beta_0 + \beta_1 X_{1i} + \dots + \beta_n X_{ni})} \quad (3.3)$$

A condição exposta pela equação (3.3) é a probabilidade de que o resultado dos pares observados $\beta_0 + \beta_1 X_{1i} + \dots + \beta_n X_{ni}$ seja favorável ao evento da mobilidade intermunicipal. Portanto, $E(Y_i)$ aponta a chance da i -ésima pessoa ter realizado a mobilidade intermunicipal, e X_{zi} com $z = 1, \dots, n$ sendo o total de variáveis explicativas observadas no modelo. Quando aplicada a transformação logística na mesma temos:

$$\text{logit}(\pi_i) = \log(\pi_i / (1 - \pi_i)) = \beta_0 + \beta_1 X_{1i} + \dots + \beta_n X_{ni} \quad (3.4)$$

Na expressão da equação (3.4) a condição dependente das variáveis explicativas é o logaritmo natural das razões de chances, onde é estimado em quantas vezes a chance de acontecer o evento da mobilidade intermunicipal vis-à-vis a chance de não acontecer. Nesse caso, a análise com razão de chances é mais usual nos casos com variáveis binárias/dicotômicas, como é o caso desse estudo.

Para tanto, a razão de chance, denominado também por odds ratio (OR), associa os estudos que apresentam caso de controle. Além disso, mensura a quantidade de prevalência sobre o fator dependente maior, em relação aos fatores explicativos, ou seja, resume-se numa comparação das chances em acontecer o sucesso, em relação às chances de acontecer o fracasso (RUMEL, 1986)

Por sua vez, conforme Reis et. al, (2010), a chance é obtida pela relação entre a probabilidade de acontecer a ‘mobilidade intermunicipal’, dividida pela probabilidade de não acontecer esse evento, podendo ser estimado da seguinte forma:

$$\frac{P(Y_i=\frac{1}{X_i})}{P(Y_i=\frac{0}{X_i})} = \frac{\pi(X_i)}{1-\pi(X_i)} \rightarrow RC = \frac{\pi(X_i=1)}{1-\pi(X_i=1)} / \frac{\pi(X_i=0)}{1-\pi(X_i=0)} \quad (3.5)$$

Onde a razão de chance ou odds ratio para acontecer o sucesso na variável dependente em relação as explicativas, têm as seguintes propriedades:

Se o resultado $RC > 1$, significa que a chance de ocorrer o sucesso (mobilidade intermunicipal) é maior;

Se o resultado $RC < 1$, significa que a chance de ocorrer o sucesso (mobilidade intermunicipal) é menor;

Se o resultado $RC = 1$, significa que não há maior ou menor chance de acontecer determinada ocorrência;

Para tanto, as interpretações feitas para análise binomial do modelo foram mensuradas, as razões de chances com IC 95% e a significância estatística dos resultados em OR foram significantes a 1%.

3. CARACTERÍSTICAS DA MOBILIDADE INTERMUNICIPAL E INTRAMUNICIPAL POR MOTIVO DE TRABALHO NO BRASIL

Este capítulo tem por intuito analisar as características pessoais (demográfica, ocupacional e de rendimento) dos indivíduos que praticam a mobilidade intramunicipal e, notadamente intermunicipal, motivada por trabalho, no Brasil, em 2000 e 2010. Isto porque, tratar da dinâmica populacional no aspecto ‘micro’, através do perfil dos indivíduos, é essencial para saber quem pratica esse tipo de mobilidade em épocas contemporâneas que se propaga como o principal fluxo do país, tornando-se cada vez mais pertinente e relevante o estudo.

3.1 ATRIBUTOS DEMOGRÁFICOS

A mobilidade intermunicipal conforme o que Patarra (2003) enfatiza, são respostas, em grande parte, a dinâmica econômica influenciada pelos projetos econômicos, como foi o caso do II Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND), que incentivou a desconcentração de investimentos produtivos de áreas mais desenvolvidas para as mais estagnadas economicamente, a partir da década de 1970 (CANO, 1985; CUNHA; BAENINGER, 2007). E de políticas de incentivos fiscais e/ou isenção fiscal, adotadas inicialmente pelos governadores da região Nordeste, a partir do segundo quinquênio da década de 1980 (QUEIROZ; COSTA JÚNIOR, 2008).

Nesse contexto, o deslocamento de atividades produtivas/econômicas se complementa com os deslocamentos espaciais de trabalhadores, uma vez que apresentam relação entre fatores econômicos e sociais, ao atender a necessidade de mão de obra do mercado e a monetária do indivíduo. É importante salientar, que de acordo com Gaudemar (1977), os movimentos populacionais que têm como principal motivação o trabalho, são ferramentas do sistema capitalista que dão suporte ao funcionamento do mercado de trabalho, onde, em geral, os deslocamentos são direcionados para os locais com maior demanda de mão de obra.

Em tal contexto, antes de analisarmos as características pessoais dos trabalhadores é importante mostrar a intensidade e/ou volume de quem pratica a mobilidade intermunicipal por motivo de trabalho no Brasil e como esse tipo de deslocamento vem crescendo no país.

O volume de indivíduos ocupados no mercado de trabalho brasileiro era de 60.625.476 milhões em 2000. A mobilidade intramunicipal corresponde a 55.045.137 ou 90,8% no ano de 2000. E àqueles que possuem o local de trabalho diferente do que mora, ou melhor, pratica a mobilidade intermunicipal estes são 5.580.339 ou 9,2% também em 2000. Vale ressaltar que até 2002 o país ainda sofria os efeitos da recessão econômica das décadas de 1980 e 1990, mas paulatinamente, a partir de 2003, voltou a se estabilizar e gerar empregos (VASCONCELLOS, 2008, GOMES, 2009).

Tabela 1. Volume da mobilidade intermunicipal e intramunicipal por motivo de trabalho - Brasil – 2000 e 2010

Área de estudo	Local de Trabalho	2000	%	2010	%
Brasil	Intramunicipal	55.045.137	90,80	64.705.131	86,89
	Intermunicipal	5.580.339	9,20	9.759.590	13,11
Total		60.625.476	100,00	74.464.721	100,00

Fonte: Censos Demográficos de 2000 e 2010 (IBGE)

Portanto, em 2010, a mobilidade inter e intramunicipal é representada com um volume de 74.464.721 pessoas empregadas. Quando se observa apenas o fluxo intramunicipal, 64.705.131 ou 86,9% do total corresponde a tal mobilidade e, por outro lado, 9.759.590 ou 13,1% representa a mobilidade intermunicipal.

Com relação ao significativo aumento no volume da mobilidade intermunicipal, este praticamente dobra (passa de 5.580.339 milhões para 9.759.590 milhões, entre 2000/2010) e aumenta a participação de 9,2% para 13,1%, ao longo de dez anos. Segundo Lundholm (2010), é porque o mercado de trabalho tem influência sobre a propensão do indivíduo se deslocar para uma distância mais prolongada do local que mora, incentivado por maiores ganhos. No caso em que o indivíduo disponha de liberdade de uma escolha racional. Assim, quanto mais ganhos o mesmo enxergar em determinado lugar, ele estará mais disposto a sair diariamente do município de residência para trabalhar em outro.

Por conseguinte, a decisão de onde residir também está associada aos rendimentos dos trabalhadores que devido ao encarecimento habitacional nos centros mais desenvolvidos, propicia para que esses venham a residir em municípios à margem dos locais de trabalho (CUNHA; PESSINI, 2008; NICOLL, 2008). Contudo, tal decisão, na maioria das vezes, é tomada por trabalhadores desprovidos financeiramente

que precisam sair desses locais para não viverem em condições sub-humanas (CUNHA, 1994; JARDIM, 2001, JARDIM, ERVATTI, 2006).

Além disso, há outras questões relacionadas ao aumento dos fluxos de trabalhadores realizando a mobilidade intermunicipal. Conforme o estudo de Silva, Queiroz e Sidrim (2017), os municípios com maior presença de recursos financeiros e de infraestrutura tendem a ter uma atratividade maior, enquanto aqueles mais desprovidos terão perdas mais acentuadas. Assim, os autores concluem que a desigualdade econômica e de infraestrutura entre os municípios da Região Metropolitana do Cariri (RMC), precisamente polarizada em três municípios do triângulo CRAJUBAR (Crato, Juazeiro do Norte e Barbalha), que concentram atividades industriais, comércio, serviços, saúde, educação, lazer e infraestrutura, ratificam e refletem a dinâmica constatada para outras áreas metropolitanas do país, uma vez que o núcleo metropolitano concentra oportunidades de trabalho, estudo, lazer, saúde, bem como atratividade populacional.

Com relação à participação relativa da mobilidade intramunicipal por questões de trabalho, esta arrefece levemente de 90,3% em 2000 para 87,2% em 2010. De um lado, isso é sinal que devido à falta de oportunidades de trabalho no município de residência ou, de outro lado, devido a possibilidade de auferir maiores rendimentos em outros municípios, os trabalhadores mesmo tendo despesa com transporte para se deslocar diariamente, optam por realizar a mobilidade intermunicipal por gastarem menos com habitação em locais mais distantes/periféricos (OJIMA; SILVA, 2007).

Portanto, a mobilidade inter e intramunicipal, por motivos laborais no Brasil tem se intensificado. Isso tem sido reflexo das políticas econômicas adotadas nos anos 2000, que propiciou oportunidades de empregos, favorecendo o aumento do poder de compra dos indivíduos, através da política de valorização do salário mínimo e de políticas de transferência de renda (DEDECCA; TROVÃO; SOUZA, 2014).

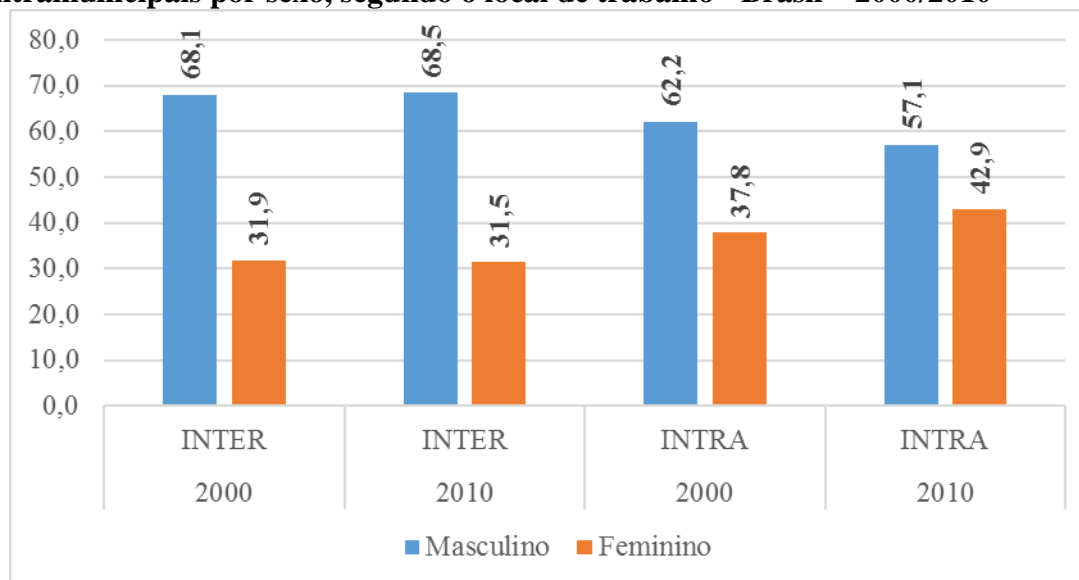
Depois desse preâmbulo que aponta para o crescimento na geração de empregos no país, entre 2000 e 2010, bem como para o aumento da mobilidade intermunicipal por motivo de trabalho, torna-se importante saber as características demográficas, ocupacionais e de rendimento desses trabalhadores. Nesse sentido, o Gráfico 1 aponta maior participação de homens realizando a mobilidade intermunicipal nos dois anos em estudo, mantendo-se praticamente que constante os percentuais em ambos os anos 68,1% e 68,5%, em 2000 e 2010 respectivamente. Com isso, se evidencia também uma

constância na mobilidade intermunicipal feminina, com 31,9% em 2000 e 31,5% em 2010.

A maior participação de homens, de acordo com Sandow e Westin (2010), é que eles têm maior propensão a realizar a mobilidade intermunicipal por terem mais vantagens nos rendimentos ao se deslocarem para locais mais distantes, e por isso se sobressaem na mobilidade diária. Nos achados para Itália, Carta e Philippis (2018) encontram dados semelhantes a essa dissertação para o Brasil, no qual a mobilidade intermunicipal masculina predomina. Outro motivo para trabalhar em locais diferentes de onde reside está associado com a valorização de determinados espaços urbanos que expulsa os trabalhadores, em sua maioria, de baixa renda morarem a margem dos locais mais desenvolvidos e onde têm empregos (MOURA, 2010; SILVA, 2016).

Contudo, essa diferenciação entre os grupos de trabalhadores envolvidos na mobilidade intermunicipal e intramunicipal não está relacionado apenas às condições de que os homens têm vantagens nos rendimentos (SANDOW; WESTIN, 2010). Mas também devido às mulheres estarem em ocupações domésticas, cuidando dos filhos e não poderem trabalhar fora de casa. No entanto, elas começam a ganhar espaço no mercado de trabalho, conquistado mediante o movimento feminista, legislação e política públicas específicas. A partir dessas ações observa-se uma presença paulatina, mas crescente de mulheres praticando a mobilidade intermunicipal e intramunicipal (MENDA, 2004; PEREIRA; SANTOS; BORGES, 2005; SILVA, et al, 2018). Tais diferenças ainda podem ser reflexo do machismo enraizado no mercado de trabalho brasileiro, onde parte expressiva dos homens não dividem os afazeres domésticos com as mulheres e, com isso, acabam tendo mais tempo para realizar a mobilidade intermunicipal.

Gráfico 1. Participação relativa dos trabalhadores intermunicipais e intramunicipais por sexo, segundo o local de trabalho - Brasil – 2000/2010



Nota: INTER (Intermunicipal); INTRA (Intramunicipal).

Fonte: Censo Demográfico de 2000 e 2010 (IBGE)

Os dados correspondentes à mobilidade intramunicipal mostram que em 2000 e 2010 o sexo masculino sobressai em ambos os anos. Mesmo com a indolência na participação dos homens de 62,2% para 57,1%, respectivamente, eles continuam sendo maioria. Entretanto, as mulheres apresentam um crescimento de 37,8% em 2000 para 43,0% em 2010, mostrando que a participação das mesmas tem se tornado cada vez mais presente na dinâmica populacional e no mercado de trabalho nacional.

Silva, et al., (2018) enfatizam que apesar de gradativa, a presença de mulheres no mercado de trabalho brasileiro tem sido crescente. Visto que, o referido cenário se intensificou com o aumento da escolaridade das mesmas, e os movimentos feministas que lutam contra a discriminação nas vagas ocupadas, menores rendimentos e a dupla jornada de trabalho (MENDA, 2004; PEREIRA; SANTOS; BORGES, 2005).

Portanto, o fluxo de mulheres trabalhadoras que realizam a mobilidade inter e intramunicipal é menor ao observado para os homens, com esse comportamento se repetindo em ambos os anos analisados, sendo justificada por diversos fatores. Isto porque, geralmente, elas são as responsáveis pelas atividades domésticas, bem como por cuidar dos filhos e pais idosos. Com isso, se ocupam com os afazeres do lar e quando conseguem trabalhar fora de casa/domicílio, ao chegarem em casa executam as tarefas domésticas, exercendo a dupla jornada (SILVA, 2015). Contudo, esse cenário, aos poucos, apresenta mudanças e conquistas com o empoderamento feminino, a partir do aumento da escolaridade feminina, que culminou com o aumento de ocupações no

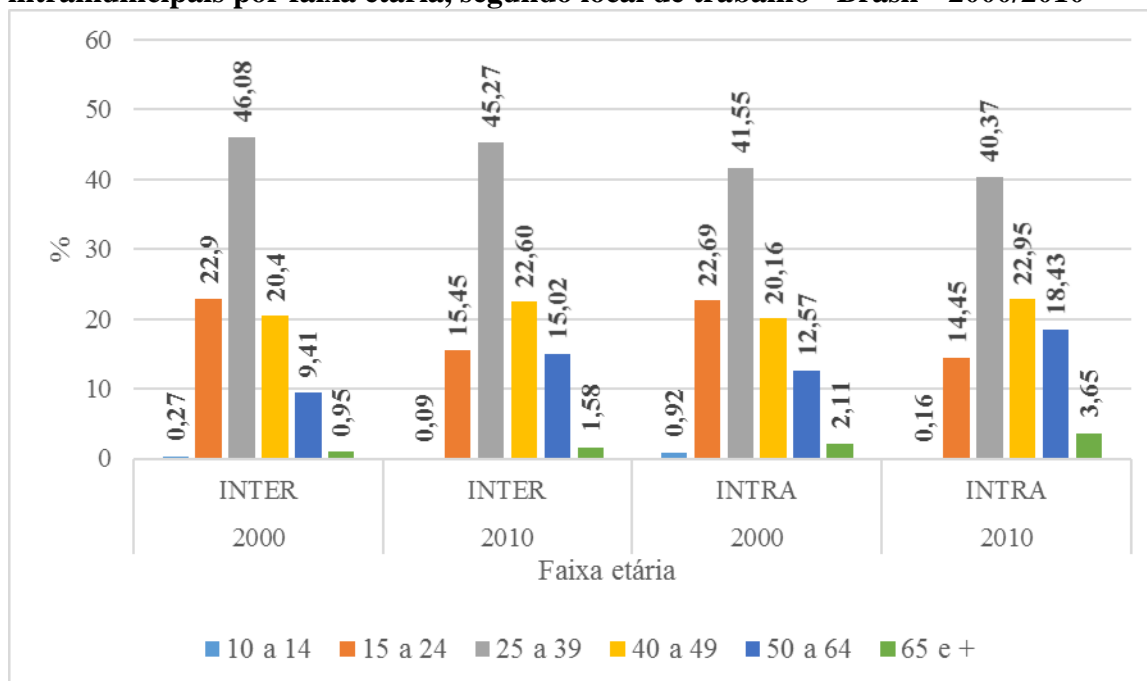
mercado de trabalho, e a busca por independência financeira (FUSCO, 2000; CARTA; PHILLIPS, 2018; SILVA, et, al., 2018).

Com relação a faixa etária, se observa no Gráfico 2 a concentração de trabalhadores entre 25 e 39 anos de idade que realizam a mobilidade intermunicipal e aqueles que trabalham no município de residência. Seleccionando apenas os ocupados envolvidos na mobilidade intermunicipal, 46,1% tinham essa idade em 2000 e no último censo (2010) cai para 45,3%. Assim, a significativa quantidade de trabalhadores, se deslocando com idades de 25 a 39 anos se deve às necessidades de o mercado demandar pessoas com experiências e ainda serem jovens, apresentarem saúde e disposição para determinadas atividades (DEDECCA; CUNHA, 2004; QUEIROZ, 2013).

No tocante aos ocupados envolvidos na mobilidade intermunicipal ou trabalhadores nas idades mais jovens de 15 a 24 anos, esse grupo aponta arrefecimento na participação. Tal fato pode estar relacionado às políticas públicas a partir de 2003, por meio do Programa de Erradicação do Trabalho Infantil (PETI) e o Programa Bolsa Família (PBF), que tem o propósito de manter crianças, adolescentes e jovens estudando, permitindo que os mesmos tenham uma melhor qualificação para o mercado (SILVA FILHO; QUEIROZ; REMY, 2011; FURTADO, 2016).

Quando se analisa aqueles que realizam a mobilidade intramunicipal, esses também são maioria na faixa etária de 25 a 39 anos. No ano 2000 correspondiam a 41,6% e em 2010 baixam para 40,4%. É importante ressaltar que a queda observada tanto nos trabalhadores envolvidos na mobilidade intermunicipal quanto para os que praticam a mobilidade intramunicipal foram transferidas, boa parte, para os indivíduos acima de 40 anos, com destaque para aqueles com 50 a 64 anos e 65 anos e mais, uma vez que, o aumento de trabalhadores em idades mais avançadas está relacionado com a necessidade do mercado de trabalho e/ou economia aquecida, uma vez que a partir de 2004 milhares de vagas formais foram criadas, e as empresas passam a demandar também mão de obra qualificada e experiente (GONÇALVES; MONTE, 2011).

Gráfico 2. Participação relativa dos trabalhadores intermunicipais e intramunicipais por faixa etária, segundo local de trabalho - Brasil – 2000/2010



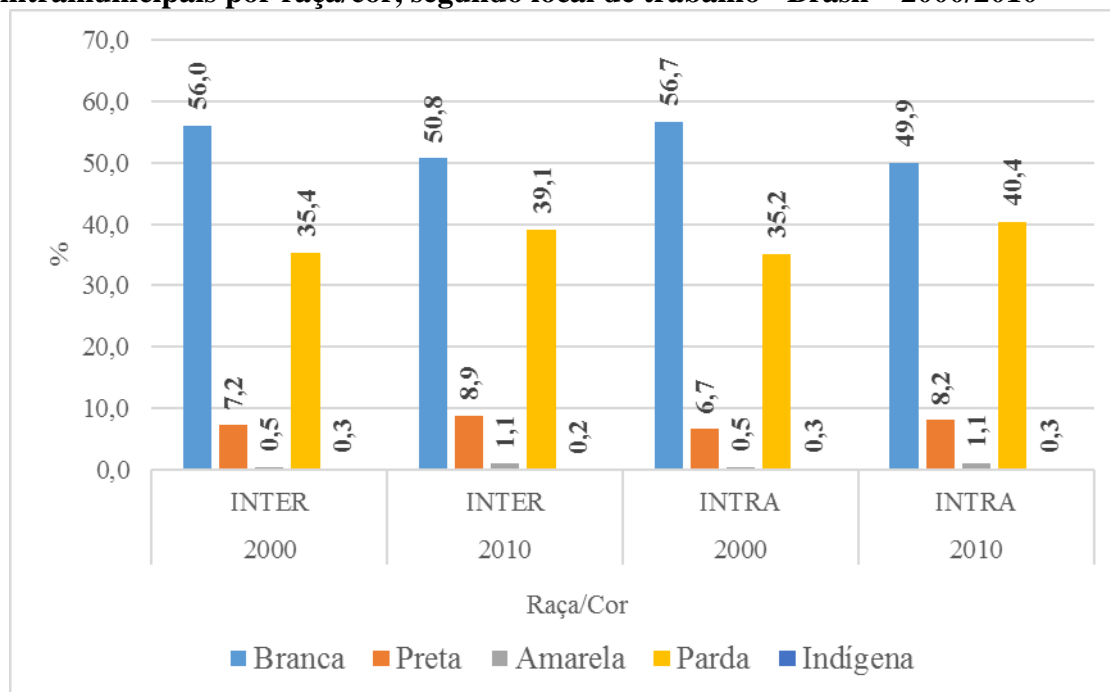
Nota: INTER (Intermunicipal); INTRA (Intramunicipal).

Fonte: Censos Demográficos de 2000 e 2010 (IBGE)

Desse modo, constata-se diminuição na participação dos indivíduos de 15 a 24 anos, tanto para os ocupados que realizam a mobilidade intermunicipal como para aqueles que se deslocam para trabalhar no próprio município (mobilidade intramunicipal). Esse resultado também é devido aos impasses e obstáculos enfrentados pelos jovens para entrar no mercado de trabalho. Além disso, a absorção da mão de obra mais instruída pelo mercado não tem acompanhado a oferta da força de trabalho, pois os trabalhadores jovens, de melhor poder aquisitivo, investem tempo e recursos financeiros em qualificação para se inserirem em postos de trabalho com melhores remunerações (GONÇALVES; MONTE, 2011; GALVÃO; QUEIROZ, 2017).

Sendo assim, os dados do Gráfico 3 revelam que a participação de brancos que praticam a mobilidade intermunicipal corresponde a 56,0% em 2000 e 50,8% em 2010. É importante destacar, que os trabalhadores da cor parda possuem a segunda maior concentração, com 35,4% em 2000 e aumenta para 39,1% em 2010. Quanto às demais raças/cores, somente a preta aponta leve aumento, enquanto que o restante (amarela e indígena) não atingem 2% (Gráfico 3).

Gráfico 3. Participação relativa dos trabalhadores intermunicipais e intramunicipais por raça/cor, segundo local de trabalho - Brasil – 2000/2010



Nota: INTER (Intermunicipal); INTRA (Intramunicipal).

Fonte: Censos Demográficos de 2000 e 2010 (IBGE)

O Brasil possui grande extensão territorial, com uma população miscigenada e perfis raciais distintos em cada região e estados, relacionados com o processo de ocupação, colonização e formação econômica. Assim, o maior percentual de brancos e pardos na mobilidade inter e intramunicipal (Gráfico 3) está associado às condições históricas do país e de cada localidade. Ademais, dado que a população que se declara da cor preta sempre foi menor em relação à branca, apesar de aumentar o número de autodeclarados pretos a partir do censo 2000, com as políticas afirmativas e de cotas raciais, prevalece aqueles que se declaram brancos, seguido dos pardos (QUEIROZ, 2013).

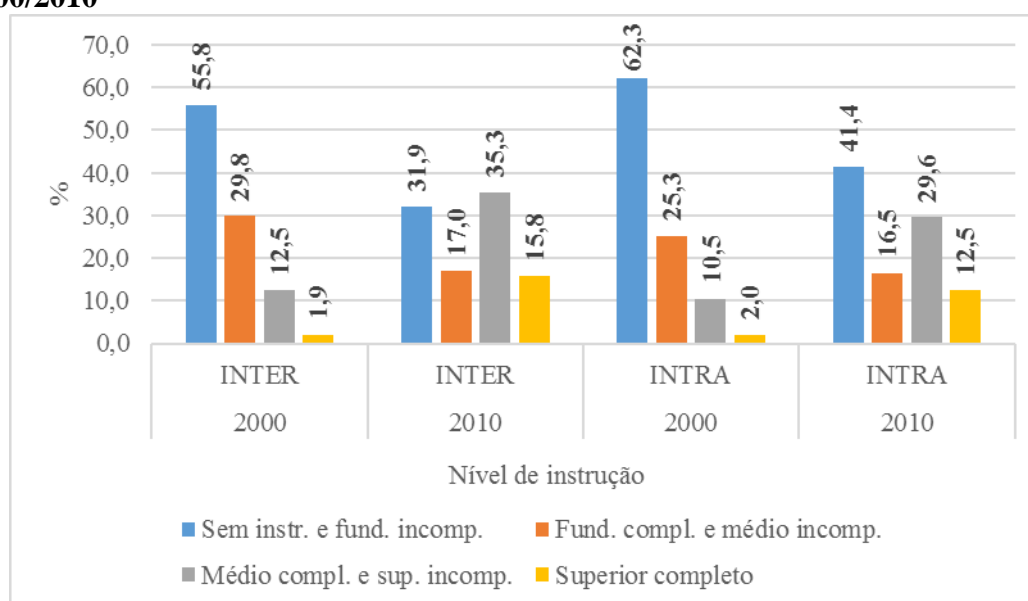
Ainda com relação às características raciais, os trabalhadores envolvidos na mobilidade intramunicipal têm perfil racial semelhante aos que praticam a mobilidade intermunicipal, sendo maioria brancos ou pardos, com o mesmo comportamento de queda dos brancos, ao sair de 56,7% em 2000 para 49,9% em 2010. E para o grupo de pardos, nota-se aumento de 35,2% para 40,4%, nos respectivos anos, conquanto, o que se evidencia é que não houve uma diferenciação racial entre os trabalhadores que realizam a mobilidade intermunicipal e aqueles ocupados no município que residem.

Quanto à escolaridade, as informações do Gráfico 4 mostram que no país há predominância de ocupados com baixo nível de instrução, mas o trabalhador que realiza a mobilidade intermunicipal é mais escolarizado do que aqueles que não praticam tal

mobilidade. Em parte, isso pode ser explicado pela pessoa que sai para trabalhar em outro município possuir mais atributos positivos, os quais condicionam uma melhor inserção no mercado de trabalho, denominado por Lee (1966) como seleção positiva. Ademais, tais achados ratificam os estudos de Frey (2010) e o de Jardim e Ervatti (2006), onde aqueles com maior nível de escolaridade são mais propensos a realizarem deslocamentos entre localidades diferentes.

Em 2000, cerca de 55,8% dos ocupados envolvidos na mobilidade intermunicipal eram sem instrução e fundamental completo, enquanto que em 2010 arrefece significativamente para 31,9%. Os que possuíam o fundamental completo e médio incompleto também declinam de 29,8% para 17,0% nos intervalos em estudo. Com isso, os que concluíram o ensino médio e estavam cursando o superior passa a ser mais representativo (35,3%) em 2010 do que em 2000 (12,5%). Seguindo tal tendência, os trabalhadores que realizam a mobilidade intermunicipal com superior completo passam a representar 15,8% em 2010 contra somente 1,9% em 2000.

Gráfico 4. Participação relativa dos trabalhadores intermunicipais e intramunicipais por nível de instrução, segundo local de trabalho - Brasil – 2000/2010



Nota: INTER (Intermunicipal); INTRA (Intramunicipal).

Fonte: Censos Demográficos de 2000 e 2010 (IBGE)

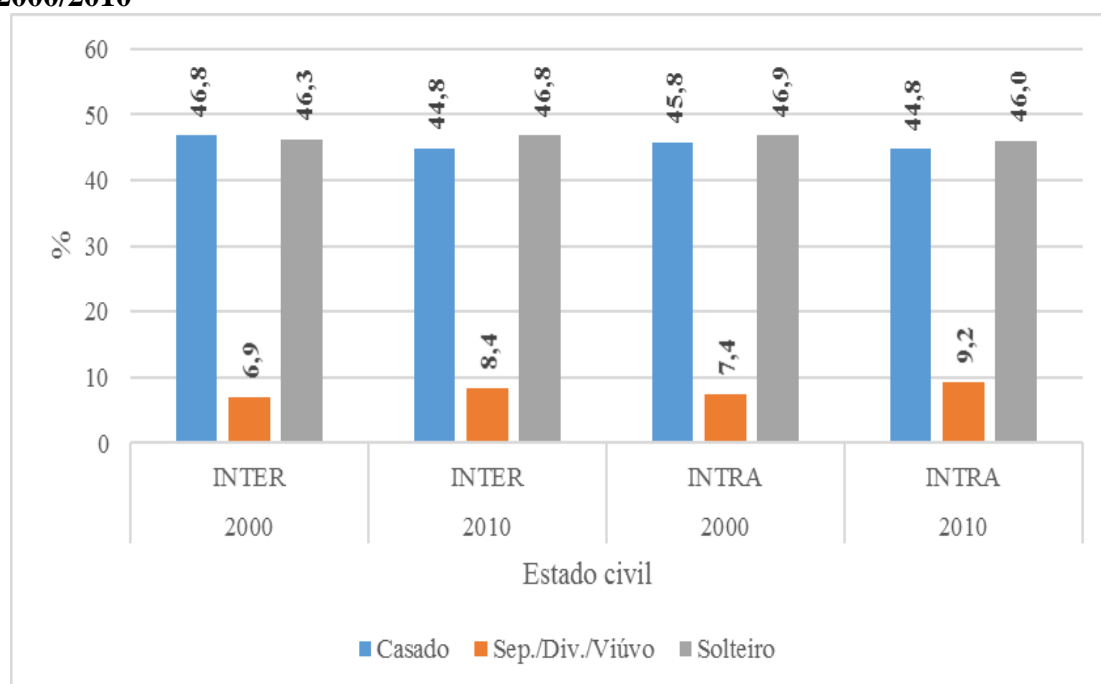
Com relação aos trabalhadores que realizam a mobilidade intramunicipal, esses apresentam maior concentração no nível sem instrução e fundamental incompleto, em 2000 correspondem a 62,3% e cai para 41,4% em 2010. Quanto aos que tinha até o ensino médio incompleto, o percentual sai de 25,3% e arrefece para 16,5% nos respectivos anos. A presença de trabalhadores com maior escolaridade tem aumentado,

pois os que tinham nível médio era 10,5% em 2000 e passa para 29,6% em 2010, e com superior completo era quase 2% e atinge 12,5% do total, respectivamente.

Assim, os trabalhadores que realizam a mobilidade inter e intramunicipal, ao longo dos dez anos em estudo, melhoraram expressivamente o nível de instrução. Destaca-se ainda, que o aumento na escolaridade, em parte, é devido à criação de novas universidades públicas e privadas no país, que propiciou a inserção no ensino superior (FRANCO, 2008). Ademais, políticas públicas por meio dos programas de incentivo a qualificação profissional, tanto em âmbito federal como estadual (PRONATEC, Primeiro Emprego, Jovem Aprendiz entre outros), oferecem aperfeiçoamento profissional, propiciando um grau de escolaridade maior, sobretudo, para a classe trabalhadora mais jovem (GALVÃO; QUEIROZ, 2017; PEREIRA, 2018). Nesse contexto, tal qualificação poderá proporcionar uma melhor inserção no mercado de trabalho, conforme apontam alguns estudos (SOUZA; VALLE SILVA, 1984; QUEIROZ; RAMALHO, 2011; FERREIRA, 2012) ratificando a teoria do capital humano.

No que diz respeito à situação conjugal dos trabalhadores envolvidos na mobilidade intermunicipal, em 2000, 46,8% eram casados, e em 2010 diminui para 44,8%, com isso a participação de solteiros passa a se sobressair em 2010 (46,8%). Por conseguinte, o fluxo de ocupados com status separado(a), divorciado(a) e viúvo(a) não se mostrou com participação elevada, com os percentuais de 6,9% e 8,4%, nos respectivos anos.

Gráfico 5. Participação relativa dos trabalhadores intermunicipais e intramunicipais por situação conjugal, segundo local de trabalho - Brasil – 2000/2010



Nota: INTER (Intermunicipal); INTRA (Intramunicipal).

Fonte: Censos Demográficos de 2000 e 2010 (IBGE)

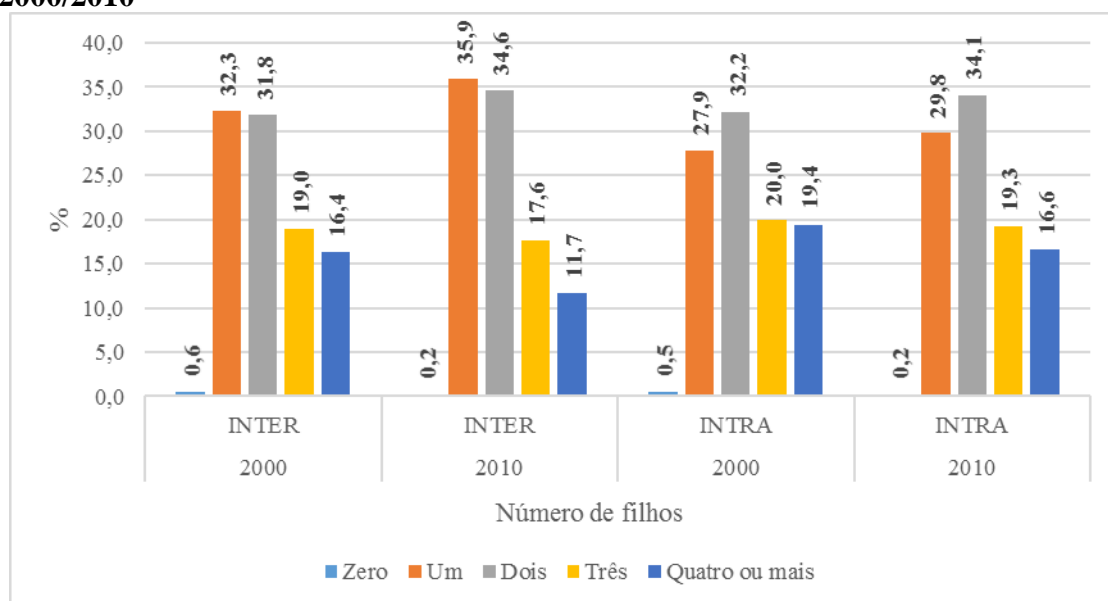
Ao analisar a mobilidade intramunicipal, constata-se maior presença de solteiros em ambos os períodos censitários estudados, sendo de 46,9% em 2000 e aumenta para 46,0% em 2010. Aqueles com status de casado estavam em segunda posição (45,8%) em 2000 e em 2010 (44,8%). Enquanto que na última posição está o trabalhador separado(a), divorciado(a) e viúvo(a), representando 7,4% e 9,2% nos respectivos períodos.

É preciso ainda salientar, que esses resultados estão em sintonia com os achados de Geslin e Ravalet (2016) para Lyon, Bruxelas e Genebra. Os autores mencionam que o motivo do crescente volume de deslocamentos temporários no grupo de trabalhadores casados e/ou solteiros é devido os melhores ganhos auferidos nos locais mais distantes. Assim, concluem que a mobilidade intermunicipal e intramunicipal possuem particularidades e acontece em meio à harmonização de fatores que envolvem os espaços doméstico e profissional. No caso dos fluxos do Brasil, constata-se ligeira predominância de solteiros nesse tipo de mobilidade (Gráfico 5).

Quanto ao número de filhos, conforme é evidenciado no Gráfico 6, constata-se maior presença de trabalhadores que possuem um ou dois filhos, com participação em 2000 entre os ocupados envolvidos na mobilidade intermunicipal, de 32,3% e 31,8%,

respectivamente. No ano de 2010, os que tem um filho amplia para 35,9% e os que possuem dois também aumenta para 34,6%. Para aqueles com três filhos, em 2000 a participação foi de 19,0%, enquanto que no segundo ano em estudo cai para 17,6%. Desse modo, os trabalhadores que possuem quatro filhos, ou mais, sai de 16,4% em 2000 e arrefece para 11,7% em 2010. Com isso, os que não possuem filhos, a participação não chega a 1% nos dois momentos em análise.

Gráfico 6. Participação relativa dos trabalhadores intermunicipais e intramunicipais por número de filhos, segundo o local de trabalho - Brasil – 2000/2010



Nota: INTER (Intermunicipal); INTRA (Intramunicipal).

Fonte: Censos Demográficos de 2000 e 2010 (IBGE)

Ressalta-se com isso, que quantidade de filhos tidos por mulheres no mundo e no Brasil têm declinado ao longo dos anos. Tal processo iniciou nos países de primeiro mundo após a segunda guerra mundial e no caso brasileiro o declínio inicia tardiamente (anos 1960), mas em uma velocidade mais intensa. Começa pelas regiões com maior nível de desenvolvimento (Sudeste e Sul) e posteriormente esse comportamento atinge as demais regiões (CARVALHO; BRITO, 2005).

Ademais, com o aumento da inserção feminina no mercado de trabalho, isso tem influenciado sobre a decisão das mulheres terem filhos. Em anos recentes elas têm procurado conciliar a vida profissional com o cuidado do lar e dos filhos (MERRICK; BERQUÓ, 1983; PEREIRA; SANTOS; BORGES, 2005).

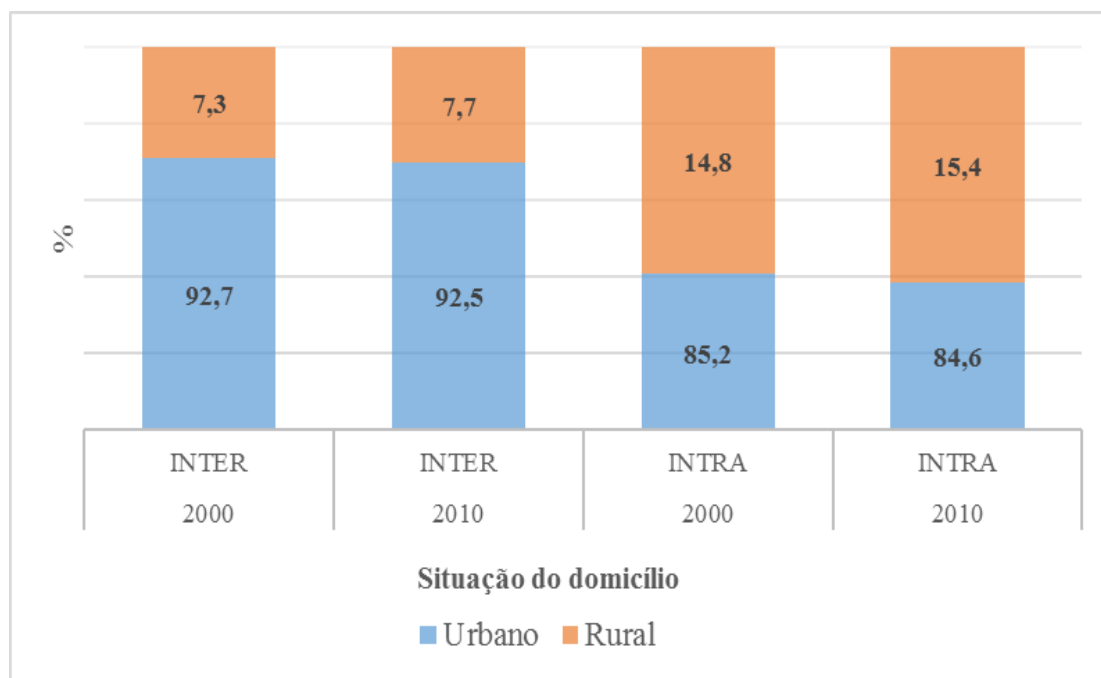
Ao observar a quantidade de filhos para o grupo de trabalhadores que praticam a mobilidade intramunicipal, a maioria possui dois descendentes, (32,2%) em 2000 e aumenta para 34,1% em 2010. Os trabalhadores com apenas um filho, estão em segunda

posição (27,9%) no primeiro ano em análise (2000) e atingem 29,8% no último ano (2010). Para aqueles com três filhos, nos dois censos, a participação apresenta pouca diferenciação: 20,0% e 19,3%, nos referidos anos. Quanto aos trabalhadores que possuem quatro filhos ou mais, o percentual cai de 19,4% em 2000 para 16,6% em 2010. Por último, aqueles que não possuem filhos a participação não chega a 1% dos dados apresentados.

Entretanto, quando se compara os dois grupos de trabalhadores, ambos mantêm a mesma tendência. Uma vez que a maioria possui um ou dois filhos. Todavia, ao considerar aqueles com três, quatro ou mais filhos, os ocupados no mesmo município que reside se sobressaem. Essa dinâmica se assemelha e ratifica os achados do estudo de Brito e Ramalho (2014), o qual mostram os indivíduos envolvidos na mobilidade intramunicipal na Região Metropolitana de Recife (RMR), com maior número de filhos. Por outro lado, a baixa participação de trabalhadores que realizam a mobilidade intermunicipal com filhos, deve estar relacionada com o espaço de vida, onde os filhos demandam tempo dos pais para ir à escola e entre outras atividades. Com isso, é possível que trabalhar no mesmo município, acaba sendo mais viável para aqueles que tem mais filhos (SANDOW; WESTIN, 2010).

No tocante a situação do domicílio, o Gráfico 7 ilustra maior participação de envolvidos na mobilidade intermunicipal morando em áreas urbanas em 2000, onde 92,7% foram identificados em tal situação, com suave queda para 92,5% em 2010. Com isso, aqueles que residiam em áreas rurais correspondiam a 7,3% e 7,7% nos respectivos anos. Assim, o processo de modernização do urbano favoreceu a implantação e integração de diversas áreas urbana, propiciando maior circulação de pessoas do próprio ou de outros municípios vizinhos (JARDIM; ERVATTI, 2006; MARANDOLA JR, 2008; OJIMA; MONTEIRO; NASCIMENTO, 2015).

Gráfico 7. Participação relativa dos trabalhadores intermunicipais e intramunicipais por situação do domicílio, segundo local de trabalho no Brasil – 2000/2010



Nota: INTER (Intermunicipal); INTRA (Intramunicipal).

Fonte: Censos Demográficos de 2000 e 2010 (IBGE)

No que se refere aos domicílios dos trabalhadores que se deslocam no município de moradia (mobilidade intramunicipal), em 2000, 85,2% residia em locais urbanos e no último censo (2010) cai para 84,6%. No tocante aos que residem no meio rural, esses representavam 14,8% e 15,4% nos referidos censos. Contudo, ao comparar a situação dos domicílios de ambos os grupos, a maioria reside em locais urbanos, mas os que não praticam esse deslocamento tem o dobro da participação em áreas rurais quando comparado aos ocupados envolvidos na mobilidade intermunicipal.

Em se tratando da maior participação dos ocupados envolvidos na mobilidade intermunicipal em centros urbanos, esse fenômeno é explicado pelo rápido processo de urbanização acontecido no país (BRITO, 2006; MARINHO; GONÇALVES; AJARA, 2016). Além disso, a expansão da malha urbana levou a uma aceleração desse tipo de mobilidade, na medida em que diminui as localidades entre trabalho e moradia (BAENINGER, 2002; OJIMA, 2007; CARMO et al., 2015; VASCONCELLOS, 2016).

Por conseguinte, a significativa presença de trabalhadores envolvidos na mobilidade intramunicipal morando em zona rural, em parte, se deve as políticas públicas voltadas para essas áreas nos anos 2000, que melhorou bastante a atratividade ou manutenção populacional nesse meio, por meio de oportunidades para os indivíduos trabalharem também no rural em atividades agrícolas ou não (COSTA, 2017).

Sendo assim, os fluxos populacionais no Brasil vêm se reordenando e se modificando, com os indivíduos se movimentando entre espaços mais curtos, composto por distintas modalidades migratórias (PATARRA, 2003; BAENINGER, 2012). Isto porque, nos achados deste trabalho, em 2000, o fluxo de trabalhadores realizando a mobilidade intramunicipal que reside é onze vezes maior do que aqueles que realizam a mobilidade intermunicipal, entretanto, essa diferença cai para sete vezes mais em 2010, apontando intensificação para a mobilidade intermunicipal.

Por sua vez precisa mencionar, que os logrados dessa subseção revelam que os brasileiros que praticam a mobilidade intermunicipal e os envolvidos na mobilidade intramunicipal tem algumas características semelhantes. Em geral, são homens, na faixa etária de 25 a 39 anos, da raça/cor branca ou parda, casados, tem um ou dois filhos e residem em áreas urbanas.

Mas com relação ao nível de instrução, evidencia-se modificações ao longo dos decênios. Posto que, em 2000, ambas as categorias em estudo eram maioria como trabalhadores sem instrução e fundamental completo. Mas em 2010 o cenário muda, com a maioria dos trabalhadores que realizam a mobilidade intermunicipal tornando-se mais instruídos, com médio completo e superior incompleto, e os que realizam a mobilidade intramunicipal permanecem sendo maioria na condição de sem instrução e fundamental incompleto. Contudo, a participação de trabalhadores com nível superior completo, para fora ou dentro do município que mora, apresentou crescimento expressivo, entretanto, a predominância pertence aos ocupados envolvidos na mobilidade intermunicipal, que dado a maior escolaridade possuem maior chance de sair para trabalhar em localidades diferente de onde mora (JARDIM; ERVATTI, 2006; FREY, 2010).

3.2 ATRIBUTOS OCUPACIONAIS E DE RENDA

Os estudos de Santos Júnior (2002); Freguglia e Procópio (2013); e Queiroz (2013) apontam que os indivíduos que migram têm maiores chances de se inserir no mercado de trabalho e ocuparem os melhores postos de ofício. Com isso, esta seção tem como objetivo principal analisar as características ocupacionais e de renda/econômica daqueles que se praticam a mobilidade inter e intramunicipal, por meio da posição na ocupação, setor de atividade econômica e rendimento em salários mínimos no trabalho principal, e saber quem está melhor inserido no mercado de trabalho brasileiro.

Sendo assim, a participação dos trabalhadores segundo posição na ocupação, 85,7% daqueles que realizam a mobilidade intermunicipal estavam empregados em 2000, no qual a maioria tinha carteira assinada (58,3%), seguido pelos sem carteira assinada (20,8%), e por último os militares e servidores públicos com 6,6%. Com relação ao ano de 2010, constata-se que a participação de empregados é 85,6%, sendo que com carteira assinada aponta expressivo aumento para 65,2%, enquanto os sem carteira assinada arrefecem para 14,5% e os militares e servidores públicos cai para 5,9%. Assim, essa dinâmica no mercado de trabalho brasileiro é devido ao crescimento econômico entre os referidos censos (2000 e 2010) que figurou no aumento do emprego formal no país (QUEIROZ, 2013; DEDECCA; TROVÃO; SOUZA, 2014).

Tabela 2 Participação relativa de trabalhadores na ocupação principal, praticantes da mobilidade intermunicipal e intramunicipal, segundo a posição na ocupação – 2000 e 2010

Posição na ocupação	Intermunicipal		Intramunicipal	
	2000	2010	2000	2010
a) Empregado	85,67	85,62	69,99	71,96
Com carteira assinada	58,25	65,22	37,60	45,31
Mil. e Func. Púb. Est.	6,58	5,91	6,00	5,53
Sem carteira assinada	20,84	14,49	26,39	21,12
b) Conta própria	12,04	12,60	26,75	25,73
c) Empregador	2,29	1,78	3,26	2,31

Fonte: Censos Demográficos de 2000 e 2010 (IBGE).

No tocante à categoria conta própria, no primeiro ano em análise (2000), a participação de trabalhadores que realizam a mobilidade intermunicipal ocupados em tal condição é de 12,1% e em 2010 observa-se um aumento sutil para 12,6%. Em parte, esse resultado está relacionado com as mudanças na dinâmica dos empregos formais na primeira década dos anos 2000, por meio de melhorias nas políticas de distribuição de renda, juntamente com o aumento do consumo das famílias, sendo esses fatores essenciais para o crescimento econômico do país e geração de postos de trabalhos (BALTAR et al., 2010; DEDECCA; TROVÃO; SOUZA, 2014). Quanto aos empregadores envolvidos na mobilidade intermunicipal, apenas 2,3% representam a participação desses trabalhadores em 2000 e arrefece para 1,8% em 2010.

No que diz respeito aos trabalhadores que se realizam a mobilidade intramunicipal, o percentual de empregados é de 70,0% em 2000, onde aqueles com carteira assinada sobressaem com 37,6% e os sem carteira assinada aparece com 26,4%, e por último os militares e funcionários públicos estatutários com 6,0%. No que se refere ao ano de 2010, a participação de empregados eleva-se para 72,0%, no qual os

trabalhadores com carteira assinada continuam sobressaindo (45,3%), os sem carteira assinada arrefecem para 21,1%, e os militares e funcionários públicos estatutários diminuem para 5,5%, apresentando tendência semelhante à observada para os trabalhadores que realizam a mobilidade intermunicipal, porém com percentuais diferentes para cada posição na ocupação.

É importante salientar que ao considerar a categoria conta própria dos trabalhadores envolvidos na mobilidade intramunicipal, esses correspondiam a 26,8% em 2000 e diminui para 25,7% em 2010. Apesar do arrefecimento, essa dinâmica é possível que esteja relacionada com os indivíduos decidirem investirem no município de residência a terem que enfrentar “transtornos causados pelos deslocamentos diários, seja em termos de custos quanto de desorganização do sistema de transporte” (SEBRAE, 2013, p. 29) e valorizarem a economia local. Com relação aos empregadores, 3,3% correspondiam a essa posição na ocupação em 2000, com declínio para 2,3% em 2010.

Assim, constata-se decréscimo na participação de empregadores, em ambas às categorias analisadas, entre o ano 2000 e 2010. De acordo com o estudo de Passos et al. (2009), a principal causa da descontinuidade no empreendedorismo no país se deve aos problemas de baixa rentabilidade. Além disso, os autores apontam que o motivo “outro emprego” tem influenciado bastante na diminuição de indivíduos ocupados como empregadores e conta própria que passam a se posicionarem na condição de empregado. O que ratifica o aumento de oportunidades de trabalho ao longo dos anos 2000 (COSTA, 2009; BALTAR, et al., 2010; DEDECCA; TROVÃO; SOUZA, 2014).

Portanto, os resultados sobre a posição na ocupação dos indivíduos que realizam a mobilidade inter e intramunicipal, revelam que em ambos os anos analisados (2000 e 2010), os ocupados envolvidos na mobilidade intermunicipal se destacam na condição como empregado, sendo maioria com carteira assinada. Com isso, os trabalhadores envolvidos na mobilidade intramunicipal, estão em segunda posição na categoria de empregados com carteira assinada, apresentando maior percentual na condição sem carteira assinada quando comparado ao trabalhador em envolvido na mobilidade intermunicipal.

Quanto às categorias conta própria e empregador, que realizam a mobilidade intramunicipal apresentam participação relativa maior, em relação aqueles que praticam a mobilidade intermunicipal (Tabela 2). Dado que, alguns estudos sobre migração como os de Coulon e Piracha (2003) e Dustmann e Kirchkamp (2002), mostram que em muitos casos, ao emigrar para outro estado ou país, o indivíduo pode ter realizado um

evento planejado no lugar de destino, e ao adquirir maiores experiências e recursos, opta por retornar e se inserir como conta própria ou empregador no local de origem e/ou nascimento.

Nesse contexto, será que o trabalhador que não se envolve na mobilidade intermunicipal, por motivo de trabalho, é um migrante retornado? Essa é uma discussão que foge do escopo desta pesquisa, mas os achados da Tabela 2 apontam participação maior dos que praticam a mobilidade intramunicipal como conta própria e empregador em relação aqueles que realizam a mobilidade intermunicipal. Então, possivelmente, esse trabalhador pode ter um histórico de migração, sobretudo de retorno, uma vez que os indivíduos regressados tendem a se ocuparem em atividades empreendedoras, autônomas e conta própria (QUEIROZ, 2013; SILVA; QUEIROZ, 2016, SILVA; NUNES; QUEIROZ, 2018).

Ademais, esses achados tanto para os trabalhadores que realizam a mobilidade intermunicipal, quanto para aqueles que realizam a mobilidade intramunicipal, estão relacionados com a dinâmica econômica da primeira década do século XXI, onde as políticas de renda e aumento do crédito propiciaram o dinamismo da economia interna e “de modo inédito, o país conseguiu conjugar crescimento, redução da desigualdade de renda corrente, queda da pobreza de natureza monetária e algumas melhorias dos indicadores sociais da população de menor renda” (DEDECCA; TROVÃO; SOUZA, 2014, p. 24).

Com isso, a mobilidade intermunicipal por motivo de trabalho tem respondido positivamente ao aumento dos postos de trabalho durante o referido período em análise, mostrando uma dinâmica predominante de ocupados com carteira assinada, militares e funcionários públicos estatutários. Contudo, aqueles inseridos no mesmo município de moradia (mobilidade intramunicipal) não respondem muito bem ao apresentar predominância de inseridos em atividades não formais (sem carteira assinada). Esse panorama deve estar relacionado com os atributos dos indivíduos que praticam esses tipos de fluxos, uma vez que os trabalhadores que realizam a mobilidade intermunicipal possuem melhor nível de instrução e, portanto, ocupam os melhores postos de trabalho, ratificando os achados nos estudos de sobre migração (QUEIROZ; RAMALHO, 2011; FERREIRA, 2012).

Diante disso, constata-se indícios que os trabalhadores que realizam a mobilidade intermunicipal estão em melhores condições no mercado de trabalho brasileiro quando comparado aos que trabalham no mesmo município de residência.

Isso porque, conforme o Gráfico 4, os ocupados envolvidos na mobilidade intermunicipal possuem maiores níveis educacionais quando comparado aos que se deslocam dentro do próprio município. Isso ratifica o que a literatura aponta, ao mostrar que os atributos educacionais são fundamentais na seletividade migratória e inserção no mercado de trabalho (LEE, 1966; SOUZA; VALLE SILVA, 1984).

Portanto, a diferença na inserção entre os trabalhadores que realizam a mobilidade intermunicipal e os que não a praticam apresentam indícios de seletividade dos envolvidos nesse tipo de fluxo, conforme apontam os estudos para o caso de migração internacional e interna (DUSTMANN; KIRCHKAMP, 2002; COULON; PIRACHA, 2003; MOREIRA; RAMALHO, 2006). Uma vez que os indivíduos providos de melhor capital humano, são mais propensos a praticarem algum tipo de deslocamento, enquanto que os menos providos permanecem no local de residência (SANTOS JÚNIOR, 2002; FREGUGLIA; PROCÓPIO, 2013; QUEIROZ, 2013).

Por sua vez, a Tabela 3 aponta que a ocupação segundo o setor de atividade econômica. No tocante ao setor que mais emprega em 2000, o destaque foi o de serviço para as duas categorias em análise, dos quais 33,2% corresponde aos ocupados envolvidos na mobilidade intermunicipal e para aqueles que trabalham no mesmo município a participação é de 31,1%, e, razão de a significativa inserção de trabalhadores no setor de serviços está associada às mudanças na economia brasileira no referido período.

Tabela 3 Participação relativa de trabalhadores na ocupação principal, que realizam a mobilidade intermunicipal e intramunicipal, segundo o setor de atividade econômica – 2000 e 2010

Ocupação por setor de atividade	Intermunicipal		Intramunicipal	
	2000	2010	2000	2010
Agropecuária, Silvicultura e Pesca	6,37	6,31	16,02	15,85
Indústria Extrativa	0,68	1,14	0,41	0,38
Indústria de Transformação	20,06	15,10	15,57	11,46
Indústria de Construção	11,22	10,51	8,15	7,53
Serv. ind. de utilidade pública	0,89	1,09	0,59	0,93
Comércio	17,97	14,77	20,24	17,38
Serviço	33,22	38,61	31,07	35,37
Administração pública	7,95	6,08	6,44	5,20
Atividade mal definida	1,63	6,39	1,51	5,88
Total	100	100	100	100

Fonte: Censos Demográficos de 2000 e 2010 (IBGE)

Com base nos dados supramencionados, é possível observar que esse fato está associado ao processo de mudança no modelo empregatício no mercado de trabalho. Pois, com a importância de globalizar as ocupações, os serviços passam a abranger diferentes atividades, cada vez mais especializadas no espaço específico de cada segmento, sendo no setor industrial, comércio, transporte, comunicações, entre outros (KUBOTA; NEGRI; SILVA, 2006). Conforme a economia do país se estrutura e progride, às oportunidades de trabalho se voltam para os segmentos mais avançados, em termos tecnológicos, tendo os serviços como principal ocupação e o restante como complementares (KON, 2007).

No que concerne à segunda ocupação por setor de atividade, em 2000, os trabalhadores que realizam a mobilidade intermunicipal se destacam na indústria de transformação com 20,1%, enquanto que aqueles inseridos na mobilidade intramunicipal estão no comércio (20,2%), enquanto que os ocupados envolvidos na mobilidade intermunicipal representam com 18,0%. Em se tratando de 2010, essa participação cai de maneira substancial, onde os ocupados nas atividades locais (mobilidade intramunicipal) passam a ser 17,4% enquanto que os trabalhadores envolvidos na mobilidade intermunicipal arrefecem para 14,8%. Dessa forma, essa dinâmica está relacionada, em parte, com a ampliação de novos postos de empregos em variados segmentos, especialmente no ramo de serviços, durante esses dez anos (BALTAR et al, 2010; DEDECCA; TROVÃO; SOUZA, 2014), como também os atributos educacionais e experiência, considerados como essenciais na definição da inserção laboral do indivíduo (SILVA FILHO et al, 2009).

Acentua-se ainda, que o setor de serviço continua sobressaindo no ano de 2010 e aumenta de forma substancial a participação nas duas categorias em estudo. Assim, aqueles que realizam a mobilidade intermunicipal passou a corresponder 38,6% e os ocupados envolvidos na mobilidade intramunicipal apontam para uma participação de 35,4% e em contrapartida o comércio e indústria de transformação arrefecem a participação (Tabela 3). Isso se deve aos variados postos de trabalhos criados em diferentes segmentos, especialmente no de serviços nessa década, com ênfase nas inovações das atividades avançadas e modernas como o ramo da tecnologia da informação (KUBOTA; NEGRI; SILVA, 2006).

Com relação ao setor industrial (extrativa, transformação e construção), este absorve uma considerável quantidade dos trabalhadores envolvidos na mobilidade inter e intramunicipal apesar do arrefecimento em tal participação. Essa mudança está

relacionada com as diligências que favorecem o emprego formal nos âmbitos governamentais e empresariais, que tem influenciado de forma substancial o crescimento do setor terciário (VENTURI; MATTEI, 2008).

No tocante aos setores da Agropecuária, Silvicultura e Pesca, esses não apresentam participação significativa de trabalhadores que realizam a mobilidade intermunicipal inseridos em tais atividades. Isto porque, em 2000, apenas 6,4% correspondia aos ocupados envolvidos na mobilidade intermunicipal contra 16,02% dos trabalhadores que realizam a mobilidade intramunicipal. No ano de 2010, essa participação diminui de forma sutil para 6,3% e os que não se deslocam por motivo de trabalho aumenta para 15,9%. Assim, nos dois anos em estudo (2000 e 2010), os ocupados no mercado de trabalho local apresentam maior inserção nesse tipo de atividade (Agropecuária, Silvicultura e Pesca) em relação aos trabalhadores que realizam a mobilidade intermunicipal. Tal predominância, possivelmente, é por serem providos de menores níveis de instrução (Gráfico 4) e residirem, em termos percentuais, mais no meio rural em relação aos trabalhadores que realizam a mobilidade intermunicipal que são mais instruídos e moram em áreas urbanas (Gráfico 7).

No que tange ao setor da construção civil, em 2000, cerca de 11,2% dos trabalhadores que realizam a mobilidade intermunicipal estavam nesse ramo de atividade contra 8,2% dos ocupados no mesmo município de residência. Para o ano de 2010 os percentuais foram de 10,5% para os ocupados envolvidos na mobilidade intermunicipal e 7,5% para aqueles que permanecem sem sair do local de moradia, mostrando arrefecimento na participação de ambas as categorias em análise.

Para a construção civil apesar de arrefecer a participação de trabalhadores inseridos nesse ramo de atividade, em ambas categorias (Tabela 3), foi um dos setores que mais gerou empregos, mediante o crescimento dos investimentos gerados no âmbito público com o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), direcionado para o avanço na infraestrutura do programa habitacional Minha Casa Minha Vida (DIEESE CNM/CUT, 2012; QUEIROZ, 2013).

Quanto ao setor de administração pública, em 2000, o percentual de trabalhadores que realizam a mobilidade intermunicipal era de 7,9%, enquanto os ocupados no mesmo município correspondiam a 6,4%, enquanto que em 2010 o percentual de ocupados que realizam a mobilidade intermunicipal arrefece sutilmente para 6,1% e os que praticam a mobilidade intramunicipal para trabalho arrefece para 5,2%.

Sendo assim, essa dinâmica, em parte, se associa com ampliação da oferta de trabalho nos mais variados segmentos e transferência de mão de obra entre as ocupações, especialmente para o setor de serviço, que é mais abrangente e diversificado do que a indústria e o comércio (KUBOTA; NEGRI; SILVA, 2006; DEDECCA; TROVÃO; SOUZA, 2014).

Quanto à indústria extrativa, constata-se pouca inserção de indivíduos que se deslocam por motivo de trabalho para fora ou dentro do mesmo município com uma participação que não chega a 1,5% em cada ano (Tabela 3).

Em relação às ocupações mal definidas, nota-se aumento expressivo entre os períodos analisados. Em 2000, os ocupados envolvidos na mobilidade intermunicipal representavam 1,6% e aqueles que realizam a mobilidade intramunicipal correspondiam a 1,5%. Para o ano de 2010 houve um crescimento na participação de inseridos nas atividades mal definidas, com os trabalhadores praticantes da mobilidade intermunicipal aumentando para 6,4% enquanto que aqueles que permanecem ocupados no mercado local representavam 5,9%. Diante disso, o estudo de Cavalcanti, Oliveira e Tonhati (2014, p 31) enfatiza que “a qualidade dessa informação no Censo Demográfico de 2010 não foi muito boa, tendo apresentado um volume muito grande de ocupações mal definidas”.

Após analisar e destacar as principais características e tipo de inserção no mercado brasileiro, constata-se que, em ambos os anos analisados, os trabalhadores que realizam a mobilidade intermunicipal estão em melhores condições empregatícias em relação aos que não saem para trabalhar em outro município. Entretanto, ainda é preciso analisar as condições de rendimento antes de apontar qualquer conclusão mais robusta. Com isso, através dos resultados da Tabela 4 é possível analisar e comparar a participação dos trabalhadores envolvidos na mobilidade inter e intramunicipal, segundo o rendimento em salários mínimos e ratificar, ou não, o observado sobre os atributos demográficos e ocupacionais.

De acordo com o rendimento no trabalho principal, a maioria dos ocupados envolvidos na mobilidade intermunicipal recebem entre 2 e 5 salários mínimos (36,2%) em 2000. Por outro lado, os ocupados no município de residência são maioria relativa em uma faixa salarial mais baixa (ganham entre 1 e 2 salários mínimos). Sendo assim, é possível que essa diferença esteja relacionada com o baixo nível de instrução daqueles que permanecem exercendo suas atividades laborais no local de residência (Gráfico 4) e ocupam postos de trabalhos mais precários (Tabelas 2 e 3).

Tabela 4. Participação de trabalhadores que realizam a mobilidade intermunicipal e intramunicipal, segundo o rendimento em salário mínimo – 2000 e 2010

Rendimento em Salário Mínimo	Intermunicipal		Intramunicipal	
	2000	2010	2000	2010
Até 1/2 SM	1,53	3,04	6,59	14,99
Mais de 1/2 até 1 SM	10,93	18,99	20,45	25,88
Mais de 1 até 2 SM	26,53	38,25	27,86	33,06
Mais de 2 até 5 SM	36,24	26,96	26,64	17,79
Mais de 5 até 10 SM	16,00	8,62	11,39	5,63
Acima de 10 SM	8,77	4,15	7,07	2,65
Total	100,00	100,00	100,00	100,00

Fonte: Censos Demográficos de 2000 e 2010 (IBGE)

Ao fazer tal análise para o ano de 2010, nota-se uma piora no rendimento dos trabalhadores, dado que a participação dos que estão realizando a mobilidade intermunicipal ganhando até 5 salários mínimos diminui, e passa a predominar na faixa entre 1 e 2 salários mínimos (38,3%). No tocante aos trabalhadores envolvidos na mobilidade intramunicipal, os mesmos permanecem na faixa salarial entre 1 e 2 salários mínimos, mas aumentam a participação para 33,1%.

O baixo rendimento observado, em ambas às categorias analisadas, é reflexo da reestruturação do mercado de trabalho brasileiro, onde as ofertas de emprego foram sendo ampliadas paulatinamente conforme os avanços econômicos. Porém, as oportunidades criadas foram para rendimentos relativamente baixos, até 2 salários mínimos (COSTA, 2009). Contudo, isso “foi importante para incorporar um maior número de trabalhadores em uma ocupação remunerada o que significou, em muitos casos, a renda necessária para que a família saísse da situação de pobreza absoluta” (BALTAR, et al. 2010, p.26).

Por outro lado, nas faixas entre 1/2 até 1 salário mínimo, os ocupados no mesmo município que residem destacam-se auferindo essa quantia (Tabela 4) e passam de 6,6% em 2000 para 15,1% em 2010. Por sua vez, os trabalhadores que realizam a mobilidade intermunicipal representam 1,5% em 2000 e cresce para 3,1% em 2010. Essa discriminação de rendimentos também acontece por duas outras razões: i) divergência/diferença na produtividade e ii) diferenciações individuais de cada trabalhador e até mesmo pela divisão do mercado. Além da discriminação racial, de gênero, regional, entre outras (MIRO; FRANÇA; PINHO NETO, 2016, p. 2).

Com relação aos rendimentos entre 5 e 10 salários mínimos, em 2000, os trabalhadores que realizam a mobilidade intermunicipal predominam com 16,0%, e os

que realizam a mobilidade intramunicipal com 11,4%. Enquanto que em 2010, esse percentual é de 8,6% para os ocupados envolvidos na mobilidade intermunicipal, e para os que se mantêm envolvidos na mobilidade intramunicipal a participação arrefece expressivamente para 5,6%. Isso aponta que aqueles que saem para trabalhar cotidianamente em outros municípios ganham melhores salários quando se compara aos que trabalham no município de residência.

Desse modo, esse resultado também é reflexo da inserção positiva dos trabalhadores que realizam a mobilidade intermunicipal no mercado de trabalho brasileiro, visto que, os indivíduos envolvidos em algum tipo de deslocamento são providos de atributos que condicionam uma melhor inserção no município de destino (LAMEIRA, 2014).

Com relação àqueles que recebem acima de 10 salários mínimos, evidencia-se uma queda na participação de ambas as categorias em estudo. Enquanto que os ocupados envolvidos na mobilidade intermunicipal, em 2000, apontam uma participação de 8,8% e diminui para 4,2% em 2010. E no que se refere aos que estão realizando a mobilidade intramunicipal, passa de 7,1% para somente 2,7%, nos anos em estudo.

Desse modo, os que se estão envolvidos na mobilidade intermunicipal apresentam arrefecimento nos níveis de renda, enquanto que aqueles que realizam a mobilidade intramunicipal sempre se mantêm em condições menos favoráveis (Tabela 4). Tal fenômeno está relacionado ao processo de mudanças que o mercado de trabalho brasileiro tem passado durante os anos 2000 (DEDECCA, 2005), onde muitas oportunidades de emprego foram criadas, mas com baixos salários, se tornando uma absorção precária mesmos para os trabalhadores mais instruídos (LEONE; BALTAR, 2006; COSTA, 2009).

3.3 ANÁLISE DO MODELO

Esta seção apresenta os resultados sobre a chance dos trabalhadores estarem envolvidos na mobilidade intermunicipal, através de características pessoais. Para tanto, utiliza-se a regressão logística binária que têm como explicações os atributos demográficos (sexo, idade, raça/cor, nível de instrução, estado civil, situação do domicílio, região geográfica e região metropolitana) ocupacionais (posição na ocupação e setor de atividade) e de rendimento (renda), a fim de averiguar o quanto os referidos atributos influenciam sobre a variável dependente (mobilidade intermunicipal e mobilidade intramunicipal).

Desse modo, associa-se às características predominantes a chance dos indivíduos que trabalham fora de onde residem vis-à-vis àqueles que permanecem ocupados no município de residência. Com isso, ao final das estimativas se for constatado que os ocupados envolvidos na mobilidade intermunicipal estão melhor inseridos no mercado de trabalho brasileiro em relação aos que não saem para trabalhar em outro município, isso é devido os ocupados envolvidos na mobilidade intermunicipal serem providos de melhores atributos, uma vez que tais características propiciam melhores ocupações e rendimento no mercado de trabalho. Conforme aponta os estudos nacionais da dinâmica migratória (JARDIM; ERVATTI, 2006; FREY, 2010; QUEIROZ, RAMALHO, 2011; FERREIRA, 2012).

Com relação à análise do modelo, adota-se para variável resposta os valores 1 e 0, o valor 1 quando forem ocupados envolvidos na mobilidade intermunicipal e 0 para ocupado no mercado de trabalho local/município de residência e os intervalos de confiança considerados foram de 95% e estão entre parêntese. É importante ressaltar que a amostra é formada por 60.625.476 trabalhadores em 2000 e 74.464.721 em 2010 (Tabela 1).

Os obtidos na Tabela 5 evidenciam os efeitos que as variáveis explicativas exercem sobre a variável resposta/dependente. Dessa forma, constata-se para o ano 2000 que a chance de ser trabalhador envolvido na mobilidade intermunicipal do sexo masculino é 1,23 vezes maior em relação ao sexo feminino. No entanto, quando se observa o ano de 2010, a chance de ser homem e realiza a mobilidade intermunicipal por motivo de trabalho passar a ser 1,51 vezes maior do que as mulheres.

Esse resultado se justifica pelo aumento substancial de pessoas envolvidas nesse tipo de deslocamento entre os dez anos em análise (Tabela 1). No que diz respeito a maior presença de homens praticando a mobilidade intermunicipal, esses achados corroboram os estudos da literatura internacional, como os de Carta e Philippis (2018) que enfatizam que na Itália os homens estão mais propensos a se deslocarem para locais mais distantes em relação as mulheres. Enquanto Sandow e Westin (2010) mostram que na Suécia os homens também sobressaem no deslocamento em relação as mulheres para trabalhar em locais distantes de onde moram.

Tabela 5. Estimativa da razão de chance dos trabalhadores que realizam a mobilidade intermunicipal no Brasil, segundo as características demográficas– 2000 e 2010

Variáveis	2000		2010	
	<i>Razão de chance</i>	<i>I.C de 95%</i>	<i>Razão de chance</i>	<i>I.C de 95%</i>
Sexo				
Feminino		(Ref.)		(Ref.)
Masculino	1,228	(1,226 - 1,231)	1,505	(1,503 - 1,108)
Idade				
10 a 14		(Ref.)		(Ref.)
15 a 24	1,730	(1,701 – 1,759)	4,397	(4,363 - 4,452)
25 a 39	1,596	(1,570 – 1,623)	5,216	(5,198 - 5,491)
40 a 49	1,434	(1,411 - 1,459)	4,895	(4,886 – 4,942)
50 a 64	1,137	(1,118 – 1,156)	4,227	(4,173 - 4,281)
65 e +	0,766	(0,752 - 0,781)	1,350	(1,328 - 1,362)
Raça/cor				
Branca		(Ref.)		(Ref.)
Preta	1,336	(1,331 – 1,341)	1,103	(1,105 - 1,115)
Amarela	0,824	(0,813 - 0,834)	1,011	(1,004 – 1,018)
Parda	1,336	(1,333 - 1,339)	1,098	(1,096 – 1,100)
Indígena	1,247	(1,221 - 1,264)	0,625	(0,417 - 0,937)
Nível de instrução				
Sem inst. e Fund. incomp.		(Ref.)		(Ref.)
Fund. comp. e Méd. incomp	1,017	(1,015 - 1,020)	1,253	(1,251 - 1,256)
Méd. comp. e Sup. incomp	0,945	(0,942 - 0,949)	1,172	(1,169 - 1,174)
Superior completo	0,924	(0,918 - 0,930)	1,574	(1,577 - 1,584)
Estado civil				
Casado		(Ref.)		(Ref.)
Separado/Divorciado/Viúvo	1,004	(0,998 – 1,010)	0,874	(0,869 – 0,887)
Solteiro	1,035	(1,033 - 1,038)	1,078	(1,046 - 1,069)
Situação do domicílio				
Urbano		(Ref.)		(Ref.)
Rural	0,620	(0,618 - 0,622)	0,709	(0,707 - 0,711)
Região Geográfica				
Norte		(Ref.)		(Ref.)
Nordeste	2,204	(2,192 - 2,217)	2,913	(2,896 - 2,929)
Sudeste	2,726	(2,712 - 2,741)	2,020	(2,009 - 2,032)
Sul	2,531	(2,517 - 2,546)	1,749	(1,738 – 1,759)
Centro Oeste	1,708	(1,698 - 1,719)	1,188	(1,179 - 1,196)
Região Metropolitana				
Não Região Metropolitana		(Ref.)		(Ref.)
Região Metropolitana	2,296	(2,292 - 2,300)	1,523	(1,552 - 1,535)

Fonte: Censo Demográfico de 2000 e 2010 (IBGE).

Assim, no que se refere à idade dos trabalhadores que realizam a mobilidade intermunicipal, fez-se uma interação de todos os grupos etários. Em 2000, o indivíduo que tem entre 15 e 24 anos aumenta a chance de realizar a mobilidade intermunicipal por questões de trabalho em 1,73 vezes em relação ao ocupados envolvidos na mobilidade intermunicipal com idade entre 10 a 14 anos. Enquanto que para os trabalhadores com idade mais avançada, a chance é 1,30 vezes menor (RC 1/ 0,766) de ser trabalhador envolvido na mobilidade intermunicipal em relação aos adolescentes de 10 a 14 anos. Por sua vez, em 2010, a chance dos trabalhadores se deslocarem para outro município, em todos os grupos etários, inclusive nas faixas mais altas aumenta em relação ao ano 2000. Sendo assim, ter idade entre 25 a 39 anos, a chance de trabalhar fora de onde reside é 5,22 vezes maior comparado aos que têm entre 10 e 14 anos.

Essa mudança, ou melhor, aumento na faixa etária dos trabalhadores envolvidos na mobilidade intermunicipal, entre 2000 e 2010, é possível que esteja relacionado aos incentivos oferecidos aos jovens, através dos programas PETI (Programa de Erradicação do Trabalho Infantil) e PBF (Programa Bolsa Família), os quais têm a finalidade de qualificá-los e possibilitar que os mesmos tenham melhor inserção no mercado de trabalho, explicando, em parte, a inserção mais tardia dos ocupados envolvidos na mobilidade intermunicipal, além das exigências do mercado por mão de obra mais qualificada e experiente, fazendo com que as pessoas/jovens dediquem mais tempo em sua qualificação (SILVA FILHO; QUEIROZ; REMY, 2011; GONÇALVES; MONTE, 2011; GALVÃO; QUEIROZ, 2017).

Sobre a característica racial, para o ano 2000 há diferenças entre as categorias analisadas (Tabela 5), entretanto, os da raça/cor preta e parda apontam que a chance de estarem envolvidos na mobilidade cotidiana, são ambos 1,34 vezes maior em relação aos brancos. Assim como, no ano de 2010, a categoria preta segue sobressaindo, com chance de 1,10 vezes maior do que aqueles de raça/cor branca. Evidencia-se ainda, que tal resultado está de acordo com os achados de Correia e Ojima (2017) para os migrantes interestaduais da Região Metropolitana da Grande Vitória.

Ademais, esse fenômeno decorre, em parte, do aumento na participação de trabalhadores declarados negros nessa década analisada (Gráfico 3). Como também se relaciona com a colonização dos diferentes lugares do Brasil, com suas particularidades na formação social e étnicas do seu povo. Além disso, os incentivos implantados na sociedade brasileira em anos recentes, mediante políticas públicas, sobretudo cotas

raciais, fizeram com que a população (trabalhadores e estudantes) autodeclarada da raça/cor preta aumentasse (QUEIROZ, 2013).

No tocante ao nível de instrução, aqueles com nível fundamental completo e médio incompleto têm chance 1,02 vezes maior de sair para trabalhar fora de onde mora em comparação aos sem instrução e fundamental incompleto, em 2000. Por outro lado, em 2010, os trabalhadores que realizam a mobilidade intermunicipal com nível superior têm chance de 1,57 vezes maior do que aqueles que possuíam o ensino básico em andamento. Tal fato mostra que o grau de instrução dos trabalhadores envolvidos na mobilidade intermunicipal melhorou durante o período analisado, e isso se deve pela busca de melhor qualificação para se inserirem no mercado de trabalho (FRANCO, 2008; QUEIROZ; RAMALHO, 2011; FERREIRA, 2012). E ainda, pelo aumento dos investimentos em educação no país, em todas as esferas: superior, técnico, médio e fundamental, a partir de 2003.

Em se tratando do estado civil, tem-se que no ano 2000 a chance de serem trabalhadores que realizam a mobilidade intermunicipal e solteiro é 1,04 vezes maior em relação aos casados. No entanto, quando se observa essa dinâmica para o ano de 2010, ser solteiro e realizar a mobilidade intermunicipal passa a ser 1,08 vezes maior do que os casados praticarem. Tais resultados estão em consonância com Geslin e Ravalet (2016) que encontraram para a França, onde os indivíduos solteiros estão mais propensos a aventurar maiores ganhos em locais distantes de onde residem.

Quanto à situação do domicílio, em 2000, a chance dos ocupados envolvidos na mobilidade intermunicipal residir em áreas rurais é 1,61 vezes menor (RC 1/0,620), do que aqueles residentes em áreas urbanas. Em contrapartida, para o ano de 2010, nota-se que a chance dos trabalhadores praticarem a mobilidade intermunicipal e morar na zona rural passa a ser 1,41 vezes menor (RC 1/0,709) comparado com aqueles que residem no urbano. Esse fenômeno se relaciona com a modernização da malha urbana, acesso aos meios de transporte particular e melhora nos transportes públicos que propiciam o aumento da mobilidade em áreas urbanizadas (BAENINGER, 2002; BRITO, 2006; MARINHO; GONÇALVES; AJARA, 2016).

No que concerne à região geográfica em que os trabalhadores estão envolvidos na mobilidade intermunicipal, é importante ressaltar que tais achados não representa uma comparação, mas apenas a chance do referido evento acontecer. Sendo assim, verifica-se que em 2000 a chance de praticarem esse tipo de mobilidade na região Sudeste era 2,73 vezes maior do que na região Norte. No entanto, em 2010, evidencia-se

maior tendência de serem ocupados envolvidos na mobilidade intermunicipal na região Nordeste, com chance 2,91 vezes maior em comparação a se deslocarem pelo mesmo motivo na região Norte. Desse modo, a mobilidade intermunicipal estaria cada vez mais presente no Nordeste, bem como em todo o país. Kent, Urban e Olle (2003) enfatizam que na Suécia, os movimentos de longas distâncias estão perdendo força em regiões mais conurbadas, em contrapartida, os movimentos recorrentes e cotidianos estão se intensificando em regiões onde surgem mais oportunidades de emprego, tendência essa observada para o Brasil.

Através da variável região metropolitana, constata-se que para o ano 2000, a chance dos trabalhadores que realizam a mobilidade intermunicipal residir em áreas metropolitanas, é 2,29 vezes maior em relação a não residir em áreas não metropolitanas. Em 2010, evidencia-se uma diminuição na chance dos ocupados envolvidos na mobilidade intermunicipal serem de área metropolitana, que passa a ser 1,52 vezes maior do que não morar nos aglomerados metropolitanos. Para tanto, esses achados estão em conformidades com Pisarski (2006), onde o autor aponta que nos Estados Unidos a mobilidade temporária, dentro dos aglomerados metropolitanos, estão cada vez menos notados, em detrimento do aumento desses deslocamentos em locais suburbanos e não metropolitanos.

Nesse contexto, é interessante resgatar o que foi discutido e questionado na introdução desta dissertação sobre a hipótese, de que os fluxos cotidianos seriam típicos de áreas metropolitanas. Portanto, evidencia-se que a mobilidade intermunicipal, ao longo da década analisada, vem perdendo a importância nas áreas metropolitanas e se ‘espalha’ pelo interior do país. Diante disso, constata-se uma mudança no comportamento dessa mobilidade, onde tal não é específica somente de município integrados às regiões metropolitanas, sendo praticado, cada vez mais, em territórios não metropolitanos. Vale ainda ressaltar, que essa tendência é uma discussão que Farias (2012) e Marandola Jr. e Ojima (2014) iniciaram em suas pesquisas sobre a tendência de aumento da mobilidade intermunicipal em áreas não metropolitanas, na qual esta dissertação ratifica essa hipótese.

Com relação às condições que caracterizam a ocupação e o rendimento dos trabalhadores que realizam a mobilidade intermunicipal no mercado de trabalho brasileiro (Tabela 5, continuação), evidencia-se através do modelo de regressão que, no ano 2000, a chance de ser trabalhador envolvido na mobilidade intermunicipal era menor, visto que, todas as ocupações apresentaram menores índices em relação a

estarem com carteira assinada. Destaca-se ainda, que a maior diferença está na condição conta própria, com chance de 1,15 vezes menor (RC 1/0,866) em comparação com os que trabalham com carteira assinada. Posto que, em 2010, constata-se arrefecimento em todas as categorias de ocupação em análise, com relação ao observado em 2000. No entanto, no mesmo ano, os sem carteira assinada passou a apresentar uma maior diferença, onde a chance era 1,43 vezes menor (RC 1/0,695) em relação aos com carteira assinada e envolvidos na mobilidade intermunicipal.

Sendo assim, esses achados apontam arrefecimento no número de pessoas empregadas sem carteira assinada. Isso decorre do aumento na formalização e oferta de empregos gerados, no período em que o país experimenta taxas de crescimento econômico favoráveis (BALTAR et al, 2010; QUEIROZ, 2013; DEDECCA; TROVÃO; SOUZA, 2014). Desse modo, houve crescimento no número de trabalhadores com carteira assinada, sendo reflexo do dinamismo da economia brasileira ao longo dos anos 2000.

Tabela 5 (continuação) Estimativa da razão de chance dos trabalhadores que realizam a mobilidade intermunicipal no Brasil, segundo as características ocupacionais e de rendimento – 2000 e 2010

Variáveis	2000		2010	
	<i>Razão de chance</i>	<i>I.C de 95%</i>	<i>Razão de chance</i>	<i>I.C de 95%</i>
Posição na ocupação				
Com carteira assinada		(Ref.)		(Ref.)
Mil. e Func. Púb. Est.	0,472	(0,184 - 0,798)	0,402	(0,401 - 0,411)
Sem carteira assinada	0,662	(0,469 - 0,881)	0,695	(0,693 - 0,696)
Conta própria	0,866	(0,765 - 0,980)	0,463	(0,460 - 0,465)
Empregador	0,797	(0,704 - 0,902)	0,372	(0,366 - 0,378)
Sector de atividade				
Agropecu. Silvíc. e Pesca		(Ref.)		(Ref.)
Ind. Extrativa	0,514	(0,510 - 0,518)	0,575	(0,572 - 0,578)
Ind. Transformação	1,195	(1,178 - 1,211)	1,353	(1,338 - 1,418)
Ind. Construção	0,953	(0,946 - 0,960)	1,270	(1,267 - 1,273)
Serv. ind. de útil. púb.	1,036	(1,026 - 1,046)	1,182	(1,177 - 1,187)
Comércio	1,806	(1,796 - 1,816)	1,653	(1,647 - 1,660)
Serviço	1,878	(1,871 - 1,885)	2,917	(2,915 - 2,920)
Adm. pública	0,701	(0,695 - 0,706)	1,974	(1,971 - 1,977)
Atividade mal definida	0,534	(0,472 - 0,603)	0,616	(0,612 - 0,619)
Renda				
Até 1/2 S.M		(Ref.)		(Ref.)
Mais de 1/2 até 1 SM	1,753	(1,738 - 1,769)	2,231	(2,221 - 2,242)
Mais de 1 até 2 SM	2,712	(2,689 - 2,735)	2,972	(2,958 - 2,986)
Mais de 2 até 5 SM	3,943	(3,909 - 3,977)	4,184	(4,163 - 4,205)
Mais de 5 até 10 SM	3,867	(3,824 - 3,909)	4,978	(4,946 - 5,010)
Acima de 10 SM	2,869	(2,825 - 2,913)	3,856	(3,829 - 3,883)

Nota: O valor do salário mínimo utilizado na análise, foi o vigente em 2000 (R\$ 151,00) e para 2010 (R\$ 510,00)

Fonte: Censo Demográfico de 2000 e 2010 (IBGE).

No que se refere ao setor de atividade, em 2000, a chance dos trabalhadores que realizam a mobilidade intermunicipal se inserirem no setor de serviços é 1,88 vezes maior em comparação aos ocupados na agricultura, silvicultura e pesca, e em 2010 aumenta para 2,92 vezes. Esse achado se explica pelo aperfeiçoamento nos diferentes segmentos, uma vez que os serviços são heterogêneos e passam ser a principal atividade de ocupação no país, dado que abrange diferentes ocupações em variados segmentos (KUBOTA; NEGRI; SILVA, 2006; KON, 2007).

Ao considerar as características econômicas, mediante o rendimento em salários mínimos no trabalho principal, em 2000, a chance dos ocupados envolvidos na mobilidade intermunicipal ganhar mais de 2 até 5 salários mínimos é 3,94 vezes maior

que ganhar até meio salário mínimo. Por sua vez, em 2010, esta chance aumenta para mais de 5 até 10 salários mínimos, sendo 4,98 vezes maior do que ganhar até meio salário. Tal fenômeno se associa aos indivíduos ocupados em locais distantes de onde residem ganharem cada vez mais (DECHSAMP; CINTRA, 2008; LAMEIRA, 2014; VANCONCELLOS, 2016; CARTA; PHILIPPIS, 2018). Sendo um estímulo para realizar cotidianamente a mobilidade intermunicipal.

Ademais, para o ano de 2010 observa-se aumento na chance de ser trabalhador intermunicipal em todas as faixas salariais, mas com destaque para o montante entre 5 e 10 salários mínimos. Isso mostra que os trabalhadores que realizam a mobilidade intermunicipal estão mais propensos a realizar esse tipo de mobilidade mesmo recebendo alto, ou baixo salário.

Em síntese, infere-se que os trabalhadores inseridos no mercado de trabalho brasileiro e envolvidos na mobilidade intermunicipal, em 2000, são predominantes do sexo masculino, entre 15 e 24 anos, preto ou pardo, com fundamental completo ou médio incompleto, solteiro, reside na zona urbana, na região Sudeste, em áreas metropolitanas, empregado com carteira assinada, no setor de serviços e ganham entre 2 e 5 salários mínimos. Para a observação no ano de 2010, constata-se algumas mudanças, dado que a população de trabalhadores que realizam a mobilidade intermunicipal são homens, têm entre 25 e 39 anos, pretos ou pardos, com superior completo, solteiro, reside no meio urbano, na região Nordeste, em áreas não metropolitanas, empregado com carteira assinada, no setor de serviços, e está mais propenso a receber entre 5 até 10 salários mínimos.

Tais conclusões ratificam os estudos sobre dinâmica migratória, pois apontam que os indivíduos que realizam algum tipo de deslocamento espacial tendem a ocuparem melhores postos de trabalho quando comparado aos que permanecem no local de origem (JARDIM; ERVATTI, 2006; FREY, 2010; QUEIROZ; RAMALHO, 2011, FERREIRA, 2012; QUEIROZ, 2013) e com isso, auferem melhores rendimentos.

Portanto, este estudo agrega contribuições à literatura, ao apontar através dos atributos demográficos, ocupacionais e de rendimento, em âmbito nacional, o perfil dos trabalhadores brasileiros envolvidos na mobilidade intermunicipal e intramunicipal, validando em grande parte os estudos da literatura internacional sobre mobilidade intermunicipal, bem como os estudos nacionais sobre migrações.

Ademais, conclui-se que a mobilidade intermunicipal motivada por trabalho está cada vez mais presente em áreas não metropolitanas do país, mostrando que as grandes

metrópoles estão perdendo, em certa medida, o caráter atrativo e/ou que esse tipo de mobilidade não é somente típico de áreas metropolitanas, mas que se espalha pelo país, atinge cidades interioranas urbanizadas, urbanas e metrópoles distantes da faixa litorâneas.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Essa dissertação se propôs a analisar as características pessoais (demográfica, ocupacional e de rendimento) dos indivíduos que praticam a mobilidade intramunicipal e, notadamente, intermunicipal, motivada por trabalho, no Brasil, em 2000 e 2010, no intuito de compreender o perfil desse trabalhador, através de uma abordagem mais ‘micro’.

Assim, inicialmente, o estudo mostra que a mobilidade intermunicipal tem aumentado de maneira expressiva no Brasil, com reflexo sobre os espaços de vida da população que realiza suas atividades laborais fora do município que reside. Nesse sentido, os deslocamentos populacionais de curta distância ganham importância, sobretudo, a mobilidade intermunicipal, cada vez mais presentes em municípios localizados no interior do país, fora das regiões metropolitanas situadas na faixa litorânea brasileira.

Essa dinâmica, em parte, é resultado da distribuição espacial dos investimentos para as regiões menos desenvolvidas do país, ao longo do período analisado (2000/2010), que possibilitou que mais pessoas praticassem a referida mobilidade. Entretanto, é preciso frisar que a mobilidade intermunicipal se relaciona com outros motivos além do trabalho, sendo influenciada pelas características dos municípios, a partir do que o mesmo tem a oferecer, com infraestrutura, meios de transporte, processo de urbanização, estágio de desenvolvimento (hospitais, creches, escolas, universidades, áreas de lazer etc).

Ademais, o tempo dedicado ao percurso para o trabalho ou outras atividades também merece uma apreciação. Uma vez que, o tempo pode ser um fator decisivo na decisão de trabalhar em outro município diferente do local de residência ou apenas realizar a mobilidade por questões de lazer, compras, educação, saúde, entre outros.

Diante disso, essa dissertação ratifica o que aponta a literatura internacional e nacional, onde as pessoas estão se deslocando em menores percursos, praticando menos a migração inter-regional ou interestadual (longa distância) e, por outro lado, aumenta os movimentos dentro do estado, por meio da mobilidade intermunicipal. Diante de tais constatações, o foco de análise desta dissertação se volta principalmente para a mobilidade intermunicipal por motivo de trabalho, dado que as discussões, em sua maioria, são direcionadas para o fluxo em si, ao invés de averiguar as características/perfil daqueles que praticam a referida mobilidade.

No que concerne às principais características da população estudada, é preciso ressaltar e também considerar que os municípios do Brasil têm especificidades históricas, geográficas, demográficas e econômicas distintas, além de uma grande extensão territorial, com isso, torna-se importante saber quem são as pessoas que realizam a mobilidade intermunicipal por motivo de trabalho.

Em virtude disso, em 2000, através dos microdados do Censo Demográfico, os achados mostram que os mais propensos a realizarem atividades fora de onde reside são homens, com idade entre 15 e 24 anos, da raça/cor preta ou parda, com ensino fundamental completo ou médio incompleto, solteiro, residente na zona urbana da região Sudeste, sobretudo em áreas metropolitanas, empregado com carteira assinada, notadamente no setor de serviço, e com rendimento entre dois a cinco salários mínimos.

Por sua vez, para o ano de 2010, os resultados corroboram a predominância de homens, mas se constata mudanças no que diz respeito ao aumento na idade dos que realizam esse deslocamento (25 a 39 anos), resultado, em parte, das exigências do mercado de trabalho e expansão do ensino técnico/profissionalizante e superior, a partir de 2003. Diante de tal contexto, em 2010, quem têm mais chance de cruzar a fronteira e trabalhar em um município diferente do que reside é aquele que possui nível superior completo. Além disso, predomina o trabalhador da raça/cor preta, solteiro, morando em áreas urbanas da região Nordeste ao invés do Sudeste, mais especificamente em municípios do interior, não integrados a áreas metropolitanas, ocupados com carteira assinada, no ramo de serviços, e auferindo de cinco a dez salários mínimos.

No que diz respeito às principais diferenças evidenciadas nas características daqueles que praticam a mobilidade intermunicipal entre os referidos períodos analisados, além da faixa etária e nível de instrução, outra mudança expressiva foi na região geográfica e nos ganhos auferidos. Em 2000, era um tipo de mobilidade com mais chance de predominar no Sudeste e, em 2010, passou a ter mais chance de acontecer no Nordeste. Essa dinâmica, de certa forma, está associada e influenciada pelas mudanças sociais, econômicas e demográficas no país, por meio do crescimento econômico, geração de postos de trabalho de maneira desconcentrada dos grandes centros e/ou metrópoles e melhora na educação do trabalhador. Com isso, os trabalhadores que, em outro contexto, poderiam ser potenciais migrantes de longa distância, passaram a se deslocar dentro do próprio estado, notadamente, entre os municípios, ao invés de migrar para outros estados/metrópoles por motivo de trabalho.

No tocante ao rendimento daqueles inseridos em tal mobilidade, observa-se que os mesmos, tinham uma margem de ganho entre dois a cinco salários mínimos em 2000, enquanto que em 2010 a chance de receberem maiores remunerações aumenta substancialmente, passando a variar entre cinco a dez salários mínimos. Assim, é possível que essa ascensão nos ganhos esteja relacionada com o tempo/incentivo para se deslocar para outro município, maior dedicação aos estudos/capacitação que possibilita inserção em postos de trabalho melhor remunerado.

Com relação à inserção ocupacional, não se identifica mudança entre os dois períodos estudados. Uma vez que estar empregado com carteira de trabalho assinada, sobretudo no setor de serviços, é a atividade que aponta maiores chances de ser trabalhador intermunicipal. Portanto, o setor de serviços, por ser um ramo de atividade presente em quase todas atividades, se destaca como o principal empregador.

Diante de tais evidências, essa dissertação aponta que o acelerado aumento na mobilidade intermunicipal motivada por trabalho no Brasil, propiciou novas tendências no que diz respeito à área geográfica de destino/trabalho, como também mudanças no perfil daqueles que a realizam. Sendo assim, tal fluxo aponta para as influências que os municípios possuem frente a dinamização do mercado de trabalho que, por sua vez, é reflexo de influências geográficas, demográficas e econômicas e, no caso do Brasil, respondeu positivamente ao desenvolvimento econômico e social do país, ao longo dos anos 2000, que ocasionou aumento nos postos de trabalho por diversas partes do país, implicando em maior mobilidade intermunicipal, para os municípios mais dinâmicos, mesmo localizados no interior.

Em vista dos achados neste estudo, infere-se que os atributos pessoais dos indivíduos exercem influência sobre a chance dos mesmos se deslocarem para trabalhar em um município diferente. Ademais, também se constatou que a mobilidade intermunicipal realizada para trabalho, entre 2000 e 2010, se intensifica em localidades não integradas as áreas metropolitanas. Com isso, a contribuição desta pesquisa para a literatura foi analisar e apresentar as características demográficas, ocupacionais e de rendimento daqueles que praticam a mobilidade intermunicipal por motivo de trabalho no Brasil, bem como mostrar que tal dinâmica não está circunscrita somente a metrópoles nacionais ou aquelas situadas na faixa litorânea do país.

REFERÊNCIAS

- AMARAL, E. F; BRAGA, F. G. Da rotatividade migratória à baixa migração: uma análise dos padrões da mobilidade populacional no Brasil de 1995-2000. **Revista Brasileira de Estudos de População** v. 22, n. 30(1), p. 57-75, 2013.
- ÂNTICO, C. Deslocamentos pendulares nos Espaços Sub-regionais da Região Metropolitana de São Paulo. In: XIV Encontro Nacional de Estudos Populacionais, 2004, Caxambu. In: **Anais XIV Encontro Nacional de Estudos Populacionais**, 2004.
- ARANHA, V. J. mobilidade intermunicipal **na Metrópole Paulista**. São Paulo em Perspectiva, v. 19, p. 96-109, 2005.
- BAENINGER, R. Região, metrópole e interior: espaços ganhadores e espaços perdedores nas migrações recentes - Brasil, 1980-1996. **Textos NEPO 35**, Campinas: UNICAMP, 2000. 299p.
- BAENINGER, R. **Região Metropolitana de Campinas: expansão e consolidação do urbano paulista**. In: HOGAN, Daniel Joseph. et al. (orgs). Migração e Ambiente nas Aglomerações Urbanas. Campinas: Núcleo de Estudos de População/UNICAMP, p. 321-348, 2001.
- BAENINGER, R. **Expansão, Redefinição ou Consolidação dos Espaços da Migração em São Paulo? Análises a partir dos primeiros resultados do Censo 2000**. Anais do XIII Encontro Nacional de Estudos Populacionais – ABEP, Ouro Preto, 2002
- BAENINGER, R. Rotatividade Migratória: um novo olhar para as migrações internas no Brasil. **REMHU (Brasília)**, v. 27, p. 38-57, 2012.
- BAENINGER, R; CUNHA, J. M. P. A Migração nos Estados Brasileiros no Período Recente: principais tendências e mudanças. **Revista Bahia Análise de Dados População Meio Ambiente e Desenvolvimento I**, Salvador, BA, v. 10, n.4, 2001.
- BALTAR et al. Trabalho no governo Lula: uma reflexão sobre a recente experiência brasileira. **Global Labour University Working Papers**. Paper Nº. 9, May 2010.
- BAENINGER, R. **Crescimento da economia e mercado de trabalho no Brasil**. Texto para discussão / Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. - Brasília, fevereiro de 2015.
- BELL, M; WARD, G. Comparing temporary mobility with permanente migration. **Tourism Geographies**, v. 2, p. 87-107, 2000.
- BRITO, F. O deslocamento da população brasileira para as metrópoles. **Instituto de Estudos Avançados da Universidade de São Paulo**, São Paulo, v.20, n.57, p.221-236, 2006.
- BRITO, F; SOUZA, J. **Expansão Urbana nas Grandes Metrópoles: o significado das migrações intrametropolitanas e da mobilidade intermunicipal na reprodução da pobreza**, São Paulo em perspectiva, v. 19, n. 4, p. 48-63, out./dez. 2005.
- BRITO, F; Transição demográfica e desigualdades sociais no Brasil. **Revista Brasileira de Estudos Populacionais – REBEP**, v.25, n. 1, p.5-26, jan/jun. 2008.

- BRITO, D. J. M; RAMALHO, H. M. B. mobilidade intermunicipal **na Região Metropolitana do Recife**: Faz diferença ser migrante?. In: XX Fórum Banco do Nordeste de Desenvolvimento? XIX Encontro Regional de Economia, 2014, Fortaleza, 2014.
- CAMPOS, M. B. Características demográficas e a voluntariedade da migração. **Rev. Interdiscip. Mobil. Hum.**, Brasília, Ano XXIII, n. 45, p. 273-290, jul./dez. 2015.
- CANO, W. **Desequilíbrios regionais e concentração industrial no Brasil**. São Paulo: Global, 1985.
- CARMO, R. L; CARDOSO, A. C. D; DAGNINO, R. S; SAIFI, S. E; BASTOS, A. P. V; CAPARROZ, M. B; SILVA, C. C. Belém: transformações na ordem urbana. In: mobilidade intermunicipal **na Região Metropolitana Ampliada de Belém**. 1ed. Rio de Janeiro: Letra Capital: Observatório das Metrôpoles, v. 308, p. 121-142, 2015.
- CARTA, F; PHILIPPIS, M. You've come a long way, baby Husbands' cointramunicipaluting time and Family labour supply, **Regional Science and Uban Economics**, v. **69**, p. 25-37, 2018.
- CAVALCANTI, L; OLIVEIRA, A. T; TONHATI, T. (Orgs.) A Inserção dos Imigrantes no Mercado de Trabalho Brasileiro. Brasília: **Cadernos do Observatório das Migrações Internacionais**, 2014, p.110.
- COSTA, M. O. **Emprego formal no Ceará: um enfoque regional**. Fortaleza: IDT, 97p. 2009.
- CHAPMAN, M.; PROTHERO, R. M. **Circulation in Third World countries**. Londres: Routledge & Kegan Paul, 1985.
- CATALÃO, I. **Brasília, metropolização e espaço vivido. Práticas espaciais e vida cotidiana na periferia goiana da metrópole**. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2010.
- COURGEAU, D. **Méthodes de Mesure de la Mobilité Spaciale**: migration internes, mobilité temporaire, navettes. Paris: L'Institut National D'Estudes Démographiques, 1988.
- CHISWICK, B. Are iintramunicipaligrants favorably self-selected? **American Economic Review**, v.89, maio, 1999.
- CINTRA, A; SANTOS, G; JARDIM, M. L. T; DESCHAMPS, M; MOURA, R; BARCELLOS, T. M. **Mobilidade Pendular da População na Região Sul**, In: Observatório das metrópoles: Território Coesão Social e Governança Democrática; 2009.
- COULON, A.; PIRACHA, M. (2003). **Self-selection and the performance of return migrants: the source country perspective**. CEP Discussion Papers, 576. Centre for Economic Performance, London School of Economics and Political Science, London.
- CORREIA, I. A; OJIMA. R. Migração e seletividade no Estado do Espírito Santo e na Região Metropolitana da Grande Vitória: considerações a partir do censo demográfico de 2010. *Revista Geografares*, v. 24, p. 40-57, jul/dez. 2017.

- COSTA, P. V. M. **Migrações e trabalho no rural urbano brasileiro: uma análise recente** (1995, 2005 e 2015). Monografia (Graduação em Economia). Crato/CE: Universidade Regional do Cariri – URCA, 2017.
- CUNHA, J. M. P. **Mobilidade populacional e expansão urbana: o caso da Região Metropolitana de São Paulo**. 1994. Tese (Doutorado) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1994.
- CUNHA, J. M. P. Retrato da mobilidade espacial no Brasil: Os censos demográficos como fontes de dados. **Revista Internacional de Mobilidade Humana, Brasília**, ano **xx**, n. **39**, p. 29-50, jul/dez, 2012.
- CUNHA, J. M. P; PESSINI, D. A Metrópole e Seus Deslocamentos Populacionais Cotidianos: O caso da mobilidade intermunicipal na Região Metropolitana de Campinas em 2000, **Revista Latino americana de Población**, v.1, n.2, p. 99-125, 2008.
- CUNHA, J. M. P BAENINGER, R. Lãs migraciones internas em el Brasil Contemporáneo. **Notas de Población, CEPAL/CELADE**, Año XXXII, n. 82, 2007.
- DEDECCA, C. S; TROVÃO, C. J. B. M; SOUZA, L. F. Desafios do crescimento brasileiro. Dossiê Desenvolvimento e inovação. **Novos estudos, CEBRAP**, 2014, pp. 23-41.
- DEDECCA, C. S. Notas sobre a evolução do mercado de trabalho no Brasil. **Revista de Economia Política**, vol. **25**, nº **1 (97)**, 2005, p. 94-111.
- DEDECCA, C. S; CUNHA, J. M. P. Migração, trabalho e renda nos anos 90: o caso da RMSP, **Revista Brasileira de Estudos Populacionais – REBEP**, campinas, v. 21, n. 1, p 49-66, 2004.
- DELGADO, C. C. Reestructuración productiva y desplazamiento pendular de la fuerza de trabajo en la Cuenca Carbonífera de Coahuila, México. Investigaciones Geográficas, **Boletín del Instituto de Geografía. UNAM, Núm. 47**, pp. 113-130, 2002.
- DESCHAMPS, M. V; CINTRA, A. Mobilidade pendular para trabalho na região metropolitana de Curitiba: uma análise das características de quem sai e quem fica. In: **Anais**, XVI Encontro Nacional de Estudos Populacionais. Caxambu, Anais. Belo Horizonte: ABEP, 2008.
- DIEESE CNM/CUT. **A indústria siderúrgica e da metalurgia básica no Brasil**. Diagnóstico e propostas elaboradas pelos metalúrgicos da CUT, 2012.
- DUSTMANN, C; KIRCHKAMP, O. The optimal migration duration and activity choice after re migration. **Journal of Development Economics**. v. 67, p. 351-372, 2002.
- FARIAS, L. A. C. Movimentos Pendulares da População e Interações Espaciais na Região de Governo de Médio Paraíba/RJ. In: **Anais**. XVIII Encontro Nacional de Estudos Populacionais: transformações na população brasileira: complexidades, incertezas e perspectiva, 19 a 23 de novembro de 2012, v. 1, p.1-18. 2012.
- FAZITO, D. Análise de redes sociais: dois aspectos fundamentais do retorno. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, v. **25**, n. **72**, p. 89-176, 2010

- FERREIRA, A. A. **Ensaio sobre a migração de retorno interestadual no Brasil**, 111f, Dissertação (Mestrado em economia), Universidade Federal da Paraíba, 2012.
- FREGUGLIA, R. S.; PROCÓPIO, T. S. Efeitos da Mudança de Emprego e da Migração Interestadual Sobre os Salários no Brasil. **Pesquisa e Planejamento Econômico (PPE)**, v. 43, n. 2, p. 255-278, 2013
- FREY, H. **O processo de Ocupação do Espaço Urbano na Cidade de Sorocaba e sua região**, 2010. f. 164, Dissertação (Mestrado em Demografia), Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas (IFCH), 2010.
- FURTADO, A. **Desemprego entre jovens: situação do Brasil e lições da experiência internacional**. Estudo Técnico, Câmara dos Deputados, Brasília, julho 2016.
- FUSCO, W. Diferenciais por Sexo nas Migrações Internacionais. In: **Anais do XII Encontro Nacional de Estudos Populacionais - ABEP**, 2000, Caxambú - MG. 2000.
- FUSCO, W. Regiões Metropolitanas do Nordeste: origens, destinos e retornos de migrantes. **Revista Interdisciplinar de Mobilidade Humana**, Brasília, Ano XX, Nº 39, p. 101-116, jul./dez. 2012.
- GAUDEMAR, J. P. **Mobilidade do trabalho e acumulação do capital**. Lisboa, Estampa 1997.
- GALVAO, T. L; QUEIROZ, S. N. Retrato do desemprego juvenil no Brasil e no Ceará nos anos de 2004 e 2014. **Carta Social e do Trabalho**, v. 36, p. 46-61, 2017.
- GEMENNE, F. Why the numbers don't add up: A review of estimates and predictions of people displaced by environmental changes. **Global Environmental Change**, v. 21, n. 1, p.41–49, 2011. doi: 10.1016/j.gloenvcha.2011.09.005.
- GESLIN, S. V; RAVALET, E. Determinants of extreme cointramunicipaluting Evidence from Brussels Geneva and Lyon. **Journal of Transport Geography**. V.54, june 2016. Pages 240-247.
- GIL, A. R. O caso dos Trabalhadores Transfronteiriços entre Portugal e Espanha no contexto da Liberdade de Circulação de Trabalhadores na União Europeia, in AA.VV. **As Fronteiras Luso-Espanholas: das Questões de Soberania aos Factores de União**. Francisco Pereira Coutinho, Mateus Kowalski (org.), Instituto Diplomático, 2014, pp. 57-75.
- GOMES, D. C. **Estrutura produtiva e emprego industrial no Brasil nos anos 90**. 226 F, Tese (Doutorado em Economia), Universidade Estadual de Campinas – Instituto de Economia, Campinas, SP. 2009.
- GONÇALVES, M. F; MONTE, P. A. A importância da experiência profissional na admissão e na disparidade salarial: um estudo para o mercado de trabalho formal do Nordeste. **Revista Economia e Desenvolvimento**, v.10, n.1, p. 131-168, Recife, 2011.
- HIRANO, F. Y. **O Caminho para Casa: O retorno dos Dekassueguis**, Campinas, Dissertação (Mestrado em Demografia), IFCH/UNICAMP, 2005.

JARDIM, A. P. **Reflexões sobre a mobilidade intermunicipal** In: Luiz Antonio Ponto de Oliveira; Antônio Tadeu Ribeiro de Oliveira. (Org.). Reflexões sobre os Deslocamentos Populacionais no Brasil. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, 2011, v. 01, p. 51-59.

JARDIM, A. P; ERVATTI, L. R. **Migração Pendular Intrametropolitana no Rio de Janeiro: A condição de renda das pessoas que trabalham ou estudam fora do município de residência em 1980 e 2000**, XV Encontro Nacional de Estudos Populacionais, ABEP, realizado em Caxambu – MG, 2006.

JORGENSEN, N. V. **Migração internacional e famílias domiciliares: arranjos, estratégias e conflitos em Governador Valadares, Minas Gerais**. 169p. Dissertação (mestrado em Demografia). Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG), 2015.

KENT, E; URBAN L; OLLE W. Geographical Labour Mobility: Migration or Cointramunicipaluting?, **Regional Studies**, **37:8**, p. 827-837, 2003.

LAMEIRA, V. C. mobilidade intermunicipal **para trabalho e diferenciais de rendimentos nas aglomerações urbanas brasileiras: um estudo a partir do Censo 2010**. In: Anais, XVII ENCONTRO DE ECONOMIA DA REGIÃO SUL - ANPEC SUL, Maringá – PR, 2014.

LEE, Everett. **A theory on migration demography**, v. 3, n. 1, p.47-57, 1966.

LEONE, E; BALTAR, P. E. A. Diferenças de rendimento do trabalho de homens e mulheres com educação superior nas metrópoles. **Revista Brasileira de Estudos de População**, Abep, v.23, n. 2, jul./dez. 2006.

LEWIS, W. A. Economic development with unlimited supplies of labor. **The Manchester School**, v. 22, p. 139-191, 1954.

LILLEOR, H. B.; VAN DEN BROECK, K. Drivers of migration and climate change in LDCs. **Global Environmental Change**, v. 21, n. S1, p. S70–S81, 2011.

LOPES, B. **A cidade que não para: os deslocamentos da vida e do capital em São Paulo**. In: Mobilidade urbana no Brasil: desafios e alternativas/ Org. Marilene de Paula, Dawid Danilo Bartelt – Rio de Janeiro: Fundação Heinrich Boll, p. 24-39, 2016.

LUNDHOLM. Eintramunicipala. **Interregional Migration Propensity and Labour Market Size in Sweden, 1970–2001**, *Regional Studies*, 44:4, 455-464, 2010.

KON, Anita. Sobre a economia política do desenvolvimento e a contribuição dos serviços. **Revista de Economia Política**, vol. **27**, nº **1** (105), pp. 130-146, janeiro-março/2007.

KUBOTA; L. C; NEGRI, J. A; SILVA, A. M. P. Estrutura e Dinâmica do Setor de Serviços no Brasil. In: DE NEGRI, J. A.; KUBOTA, L. C. (Org.). **Estrutura e Dinâmica do Setor de Serviços no Brasil**. Brasília: Ipea, 2006, v. , p. 15-34.

MACEDO, M. H.; SORRATINI, J. Ap. mobilidade intermunicipal **e sua relação com o uso e ocupação do solo e a dinâmica imobiliária em Goiânia**. In: PLURIS 2014, 6 Congresso Luso Brasileiro para o Planeamento Urbano, Regional, Integrado e Sustentável, 2014, Lisboa, Portugal. PLURIS 2014. Lisboa, Portugal, 2014. v. 1. p. 1-12.

MARANDOLA JR, E. **Habitar em risco: mobilidade e vulnerabilidade na experiência metropolitana**. Tese de Doutorado/IGE, Universidade Estadual de Campinas, fevereiro de 2008.

MARANDOLA JR, E.; HOGAN, D. J. **Ciclo vital e mobilidade na estruturação dos espaços de vida nas regiões metropolitanas de Campinas e da Baixada Santista, Brasil**. In: Congresso da Asociación Latinoamericana de Población, 3, Anais, ALAP Cordoba, 2008.

MARANDOLA JR, E; OJIMA, R. Pendularidade e vulnerabilidade na Região Metropolitana de Campinas: repercussões na estrutura e no habitar urbano. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais (ANPUR)**, v. 16, p. 185-204, 2014.

MAGALHÃES, M. V; CINTRA, A. P. U; ANGELIS, T. Migração de data fixa nas mesorregiões geográficas do Paraná: 1995-2000 e 2005-2010. In: MAGALHÃES, M. V; LOU, I. A. C. (Orgs.). **Migrações internas nos decênios 1990 e 2000 em Unidades da Federação selecionadas: mudanças e continuidades**. Salvador: SEI, 2014, p. 173-197. (Série Estudos e Pesquisas, n. 98).

MAGALHÃES, D. J. A. V; D'ÁVILA, A. E. C. **Migrações dentro da Região Metropolitana de Belo Horizonte Visando Moradia Próxima ao Local de Trabalho**. In: X Encontro Nacional de Estudos Populacionais, Caxambu/MG. Anais do X Encontro Nacional de Estudos Populacionais, v. 3. p. 741-770, 1996.

MARINHO, G; LEITÃO, L; LACERDA, N. Transformações urbanísticas na região metropolitana do Recife: um estudo prospectivo. **Cadernos Metrópole** 17, pp. 193-217, 2007.

MENDA, P. B. **Análise da dicotomia sofrimento e prazer na função gerencial feminina**. Dissertação (Mestrado em Administração). Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS), Porto Alegre, 2004.

MENEZES, M. A. **Migrações e mobilidade: Repensando teorias, tipologias e conceitos**. In: Migrações: implicações passadas, presentes e futuras. Paulo Eduardo Teixeira, Antônio Mendes da Costa Braga, Rosana Baeninger (org), São Paulo, Cultura Acadêmica, p. 21-40, 2012.

MERRICK, T.W. e BERQUÓ, E.S. **The determinants of Brazil's recent rapid decline in fertility**. Washington: National Academy, 1983.

MOURA. R. **Mobilidade pendular da população no Paraná: uma evidência da desconexão moradia/trabalho**, Cad. Metrop. São Paulo, v. 12, n. 23, pp. 43-64, jan/jun 2010.

MIRO, V. H; FRANÇA, J. M. S; PINHO NETO, V. R. Capital Humano e Desigualdade salarial no Brasil: Uma análise de decomposição para o período 1995-2012. **Estudos Econômicos**, v. 46, p. 579, 2016.

MTE – Ministério do Trabalho e Emprego. **Códigos, títulos e descrições: Classificação Brasileira de Ocupações (CBO) – Brasil**, 3 ed. Brasília, SPPE, 2010. v. 1, 828p.

NICOLL, M. **Mobilidade Pendular de Trabalhadores no estado do Rio de Janeiro: Estudo de casos Relevantes**, XVI Encontro Nacional de Estudos Populacionais, realizado em Caxambu- MG – Brasil, 2008.

NOZOE, N. H; BIANCHI, A. M; RONDET, A. C. A. A nova classificação brasileira de ocupações: anotações de uma pesquisa empírica. **Revista São Paulo em Perspectiva**, **17 (3-4)**; p.234-246, 2003.

NUNES, E. S; SILVA, J. G; QUEIROZ, S. N. Migração inter-regional no Brasil: o que há de novo? **Revista de Desenvolvimento Econômico (RDE)**, v.2, p.388-407, 2017.

OJIMA, R. **Análise comparativa da dispersão urbana nas aglomerações urbanas brasileiras**: elementos teóricos e metodológicos para o planejamento urbano e ambiental. 2007. 166f. Tese (Doutorado em Demografia). Universidade Estadual de Campinas, 2007.

OJIMA, R. Fronteiras Metropolitanas: Um olhar a partir dos movimentos pendulares, **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, Curitiba, n.121, p. 115-132, jul./dez, 2011.

OJIMA, R; SILVA, R. B. **O “Conceito” de Cidade-Dormitório na Urbanização Brasileira**: Consensos e Contradições. In: X Simpósio Nacional de Geografia Urbana. Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis, 2007.

OJIMA, R; MONTEIRO, F. F; NASCIMENTO, T. C. L. Deslocamentos pendulares e o consumo do espaço: explorando o tempo de deslocamento casa-trabalho. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, v. **36**, p. **133-147**, 2015.

OJIMA, R.; MARANDOLA JR., E.. Mobilidade populacional e um novo significado para as cidades: dispersão urbana e reflexiva na dinâmica regional não metropolitana. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais (ANPUR)**, v. **14**, p. **103-116**, 2012.

OLIVEIRA, A. T. R. **Dos Movimentos Populacionais à Pendularidade: Uma Revisão do Fenômeno Migratório no Brasil**, In: XV Encontro Nacional de Estudos Populacionais, Caxambu, 2006.

OLIVEIRA, E. L; TAVARES, J. M. S. **Deslocamento Pendular Intrametropolitano na Região Metropolitana de São Paulo**, XVI ENANPUR, Espaço, Planejamento e insurgências, Belo Horizonte, 2015.

PATARRA, N. Movimentos migratórios no Brasil: tempos e espaços. ENCE. **Textos para discussão**, v.7, p. **1-55**, 2003.

PASSOS, C. A. K et al., **Empreendedorismo no Brasil**: 2008. 2ed, Curitiba, IBQP, 2009.

PEREIRA, A. J. S. **Perfil do jovem ‘nem nem’ nas regiões metropolitanas do Nordeste (RMF, RMR e RMS)**: um estudo comparativo Monografia (Graduação em Ciências Econômicas). Crato/CE: Universidade Regional do Cariri – URCA, 2018.

PEREIRA, R. S.; SANTOS, D. A.; BORGES, W. A mulher no mercado de trabalho. In: **Anais da II Jornada internacional de políticas públicas**. São Luís/MA, 2005.

PISARSKI, A. E. **Cointramunicipaluting in america: The Third National Report on Cointramunicipaluting Patterns and Trends**. Ed. Transportation Research Board, Cáp. 6, ISBN-10: 0-309-09853-X, 2006.

QUEIROZ, S. N. **Migração para o Ceará nos anos 90**. Dissertação (Mestrado em Economia), Universidade Federal da Paraíba, UFPB-CME, 2003.

QUEIROZ, S. N. **Migrações, retorno e seletividade no mercado de trabalho cearense**. Tese de Doutorado. 2013. IFCH/UNICAMP, 2013.

QUEIROZ, S. N; COSTA JUNIOR, M. P. Diferenças e semelhanças entre os empregados na indústria formal de calçados no Ceará e no Rio Grande do Sul - 1994/2004. In: XVI **Anais** do Encontro Nacional de Estudos Populacionais da ABEP, Caxambu-MG, 2008.

QUEIROZ, V. S; RAMALHO, H. M. B. Migração interestadual de retorno e autosseleção: evidências para o Brasil. **Pesquisas e Planejamento Econômico (PPE)**, v.41, n. 3, p. 369-396, 2011.

RAMALHO, H. M. B; BRITO, D. J. M. Migração intrametropolitana e mobilidade intermunicipal: evidências para região metropolitana de Recife, **Estud. Econ., São Paulo**, vol.46, n.4, p.823-877, out.-dez. 2016, DOI: <http://dx.doi.org/10.1590/0101-416146483hrdb>.

RANIS, G.; FEI, J. C. H. A theory of economic development. **The American Economic Review**, v. 51, n. 4, p. 533-565, 1961.

RAMA, F. L.; MARTINS, L. M. A inserção da mulher no mercado de trabalho: implicações no setor bancário. **Revista Gestão Premium/Cursos de Administração e Ciências Contábeis** – FACOS/CNEC Osório, p.14-46, dez. 2013.

REIS, N. G. **Notas sobre urbanização dispersa e novas formas de tecido urbano**. São Paulo: Via das Artes, 2006.

REIS, N. G; BENTES, J. C. G. **Urbanização dispersa e novas formas de tecido urbano: estudos, diálogos e desafios**. In IV Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Porto Alegre, 25 a 29 de julho de 2016.

REIS, C. P; TORRES, R. V; ARAUJO, A. R; ALMEIDA, S. S. Probabilidades de Ocorrência de Violência Sofrida por Adolescentes do Município de Parauapebas do Estado do Pará por Gênero. In: **Anais**, 19º Simpósio Nacional de Probabilidade e Estatística. São Paulo: Associação Brasileira de Estatística, 2010. v. 19. p. 1-1.

RENAUD, F. G; BOGARDI, J. J; DUN, O; WARNER, K. **Control, Adapt or Flee: How to Face Environmental Migration?** United Nations University Institute for Environment and Human Security, Bonn, 2007.

RODRIGUES, J. M. **Qual o estado da mobilidade urbana no Brasil?** In: Mobilidade urbana no Brasil: desafios e alternativas/ Org. Marilene de Paula, Dawid Danilo Bartelt – Rio de Janeiro: Fundação Heinrich Boll, p. 12-23, 2016.

RUMEL, D."Odds ratio": algumas considerações. **Rev. Saúde pública**, v.20, p. 251-256, 1986.

SANDOW, E. Cointramunicipaluting behaviour in sparsely populated areas: evidence from northern Sweden. **Journal of Transport Geography** n. 16, p. 14-27, (2008).

SANDOW, E; WESTIN, K. The persevering cointramunicipaluter: Duration of long distance cointramunicipaluting, **Transportation Research Part A. Policy and Practice**, v. 44, n.6, p.433-445, 2010.

SANTOS JUNIOR, E. R. **Migração e Seleção: o caso do Brasil**. 56f. Dissertação (Mestrado em Economia). Escola de Pós-graduação em Economia (EPGE) Fundação Getúlio Vargas, 2002.

SEBRAE – Serviço Brasileiro de Apoio às micro e pequenas Empresas (2013). **Mobilidade urbana e mercado de trabalhos na Região Metropolitana do Rio de Janeiro**, observatório – Rio de Janeiro. Disponível em: https://m.sebrae.com.br/Sebrae/Portal%20Sebrae/UFs/RJ/Menu%20Institucional/SEBRAE_EPG_set13_mob_urb_merc_trab_rj.pdf. Acesso em: 17 de dezembro de 2018.

SHUAI, X. "Does Cointramunicipaluting Lead to Migration? **Journal of Regional Analysis & Policy**. 42(3), 2012.

SIDRIM, R. M. S. **Pendularidade e inserção ocupacional nas regiões metropolitanas de Fortaleza, Recife e Salvador: evidências segundo a condição de migração**. 2018. 117f. Dissertação (Mestrado em Demografia) - Centro de Ciências Exatas e da Terra, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2018.

SILVA, J. G. mobilidade intermunicipal **nas Regiões Metropolitanas do Nordeste (Fortaleza, Recife e Salvador)**. 2016, 97f. Monografia (Graduação em Economia). Universidade Regional do Cariri - URCA, Crato-CE, 2016.

SILVA, J. G; QUEIROZ, S. N. Região Metropolitana do Cariri (RMC): Um olhar para a seleção do migrante no mercado de trabalho. **Revista Brasileira de Estudos Regionais e Urbanos – RBERU**, v10, 2016. p. 82-98.

SILVA, J. G; NUNES, E. S; QUEIROZ, S. N. Brasil: Migração inte-regional e intra-regional de retorno (1986/91, 1995/00 e 2005/10), **Revista de Desenvolvimento Econômico – RDE**, v.2, n.40, 2018. p 192-211.

SILVA, E. T. **Estrutura e Mobilidade Espacial nas Metrôpoles**. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano) em Planej. Urbano, 2012.

SILVA, J. S; FREITAS, C. O. **Análise dos determinantes da migração pendular na região do sudeste brasileiro**. In: VII Congreso de la Asociación Latinoamericana de Población e XX Encontro Nacional de Estudos Populacionais, 2016, Foz do Iguaçu. Unidade e diversidade dos processos demográficos: desafios políticos para a América Latina e o Caribe em perspectiva internacional comparada., 2016.

SILVA, P. S. **Perfil das empregadas domésticas na Região Metropolitana de Fortaleza e na Região Metropolitana de São Paulo**. Monografia (Graduação em Ciências Econômicas). Crato/CE: Universidade Regional do Cariri - URCA, 2015.

SILVA, P. S; RODRIGUES, F. D. M; ANDRADE NETO, A. V; QUEIROZ, S. N. Mulheres Bancárias no Mercado de Trabalho Brasileiro. **Revista da ABET (ONLINE)**, v. 17, p. 135-153, 2018.

SILVA FILHO, L. A. **A Trajetória da Indústria e do Emprego Formal no Ceará: 1996/2006**, Monografia (Graduação em Economia), Universidade Regional do Cariri (URCA), 2008.

SILVA FILHO, L. A; QUEIROZ, S. N; REMY, M. A. P. A. Indústria de Transformação: Localização e Emprego Formal nos Estados do Nordeste - 1998/2008. **Informe Gepec**, Toledo, v. 15, número especial, p. 162-183, 2011.

SILVA FILHO, L. A; SILVA, A. O. F. E; SILVA, W. G. E; QUEIROZ, S. N; VALE, F. F. R. Dinâmica do emprego formal em regiões metropolitanas do Nordeste: estudo comparativo entre a Região Metropolitana de Fortaleza-CE e a Região Metropolitana de Salvador-BA, nos anos de 1997 e 2007. In: **Anais do V Encontro Economia do Ceará em Debate - IPECE**, 2009.

SOUZA, A. M; VALLE SILVA, N. Mobilidade intersetorial e homogeneidade do setor informal: O caso brasileiro. **Revista Brasileira de Economia**, v. 38, n. 4, p. 327-356, 1984.

STOJANOV, R.; NOVOSAK, R. (eds). **Migration, Development and Environment: Migration Processes from the Perspective of Environmental Change and Development Approach at the Beginning of the 21st Century**. Newcastle upon Tyne: Cambridge Scholars Publishing, 2008.

WARNER, K.; AFIFI, T.; DUN, O.; STAL, M. **Climate change and migration: reflections on policy needs**. MEA Bulletin, Guest Article No. 64, February 27, 2009. Disponível em: <<http://www.iisd.ca/mea-l/guestarticle64.html>>. Acesso em 10 de maio de 2018.

VASCONCELLOS, E. A. Mobilidade cotidiana, segregação urbana e exclusão. **Cidade e movimento: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano**. Org, Renato Balbim, Cleandro Krause, Clarisse Cunha Linke, Brasília. Ipea ITDP, 326 p. 2016.

VASCONCELLOS, E. A. O custo social da motocicleta no Brasil. **Revista dos Transportes Públicos**, ANTP, Ano 30/31, 2008, p. 127-142.

VENTURI, A; MATTEI, L. Mudanças no Mercado de trabalhos e a condição da inserção da mulher catarinense. In: **Anais do II Encontro de Economia Catarinense**, Chapecó – SC, 2008.

ZELINSKY, W. The hypothesis of the mobility transition, In. **Geographical Review**, v. 6, n. 2, 1971.

ANEXOS

Tabela 1A. Características sociodemográficas dos trabalhadores que praticam a mobilidade intermunicipal no Brasil – 2000/2010

Categorias de análise	Brasil			
	Trabalha em outro município			
	2000		2010	
Sexo				
	Abs.	%	Abs.	%
Masculino	3.800.089	68,10	6.688.156	68,53
Feminino	1.780.250	31,90	3.071.435	31,47
Total	5.580.339	100	9.759.590	100,00
Idade				
10 a 14	14.834	0,27	8.839	0,09
15 a 24	1.277.871	22,9	1.507.557	15,45
25 a 39	2.571.230	46,08	4.418.467	45,27
40 a 49	1.138.426	20,4	2.205.283	22,60
50 a 64	525.141	9,41	1.465.438	15,02
65 e +	52.836	0,95	154.007	1,58
Total	5.580.339	100	9.759.590	100,00
Raça/Cor				
Branca	3.127.218	56,04	4.953.156	50,75
Preta	404.118	7,24	868.356	8,90
Amarela	26.585	0,48	105.274	1,08
Parda	1.975.370	35,4	3.813.334	39,07
Indígena	18.273	0,33	19.432	0,20
Ignorados	28.775	0,52	39	0,00
Total	5.580.339	100	9.759.590	100,00
Nível de instrução				
Sem instr. e fund. incomp.	3.114.278	55,81	3.117.371	31,94
Fund. compl. e médio incomp.	1.663.916	29,82	1.656.680	16,97
Médio compl. e sup. incomp.	697.798	12,5	3.443.085	35,28
Superior completo	104.346	1,87	1.542.454	15,80
Total	5.580.339	100	9.759.590	100,00
Estado Civil				
Casado	2.610.898	46,79	4.373.576	44,81
Sep./Div./Viúvo	387.812	6,95	816.978	8,37
Solteiro	2.581.629	46,26	4.569.036	46,82
Total	5.580.339	100	9.759.590	100,00
Número de filhos				
Zero	6.199	0,57	4.603	0,23
Um	352.539	32,3	728.803	35,89
Dois	347.116	31,81	702.746	34,60
Três	206.753	18,95	357.081	17,58
Quatro ou mais	178.690	16,37	237.658	11,70
Total	1.091.297	100	2.030.890	100,00
Situação do domicílio				
Urbano	5.173.644	92,71	9.012.246	92,34
Rural	406.695	7,29	747.344	7,66

Total	5.580.339	100	9.759.590	100,00
--------------	------------------	------------	------------------	---------------

Fonte: Censos Demográficos de 2000 e 2010 (IBGE)

Tabela 2A. Características sociodemográficas dos trabalhadores que não praticam a mobilidade intremunicipal no Brasil – 2000/2010

Categorias de análise	Brasil			
	Trabalha no Mesmo Município			
	2000		2010	
Sexo				
	Abs.	%	Abs.	%
Masculino	34.213.142	62,15	36.959.913	57,12
Feminino	20.831.995	37,85	27.745.218	42,88
Total	55.045.137	100	64.705.131	100,00
Idade				
10 a 14	506.310	0,92	102.984	0,16
15 a 24	12.489.725	22,69	9.348.408	14,45
25 a 39	22.873.711	41,55	26.119.268	40,37
40 a 49	11.096.048	20,16	14.846.783	22,95
50 a 64	6.917.621	12,57	11.923.728	18,43
65 e +	1.161.722	2,11	2.363.959	3,65
Total	55.045.137	100	64.705.131	100,00
Raça/Cor				
Branca	31.205.516	56,69	32.304.906	49,93
Preta	3.685.811	6,7	5.292.233	8,18
Amarela	291.380	0,53	738.092	1,14
Parda	19.365.111	35,18	26.159.629	40,43
Indígena	185.563	0,34	210.046	0,32
Ignorados	311.761	0,57	224	0,00
Total	55.045.137	100	64.705.131	100,00
Nível de instrução				
Sem instr. e fund. incomp.	34.291.735	62,3	26.760.086	41,36
Fund. comp. e médio incomp.	13.897.592	25,25	10.678.727	16,50
Médio comp. e sup. incomp.	5.767.812	10,48	19.163.261	29,62
Superior completo	1.087.999	1,98	8.103.057	12,52
Total	55.045.137	100	64.705.131	100,00
Estado Civil				
Casado	25.198.685	45,78	28.971.889	44,78
Sep./Div./Viúvo	4.057.976	7,37	5.945.809	9,19
Solteiro	25.788.475	46,85	29.787.432	46,04
Total	55.045.137	100	64.705.131	100,00
Número de filhos				
zero	71.963	0,52	45.870	0,22
um	3.850.810	27,86	6.084.989	29,82
dois	4.450.854	32,21	6.957.461	34,09
três	2.760.708	19,98	3.930.964	19,26
quatro ou mais	2.685.906	19,43	3.389.304	16,61
Total	13.820.241	100	20.408.588	100,00
Situação do domicílio				
Urbano	46.890.063	85,18	54.827.141	84,73

Rural	8.155.073	14,82	9.877.989	15,27
Total	55.045.137	100	64.705.131	100,00

Fonte: Censos Demográficos de 2000 e 2010 (IBGE)